قانون الطيران وقت السلم

دكتور

حسين فتحى

أستاذ ورئيس قسم القانون التجارى

عميد كلية الحقوق - جامعة طنطا

والمحامى أمام النقض ومجلس الدولة

والدستورية العليا

الناشر

دار النهضة العربية

٣٢ ش عبد الخالق - ثروت - القاهرة

قانون الطيران وقت السلم

دكتور

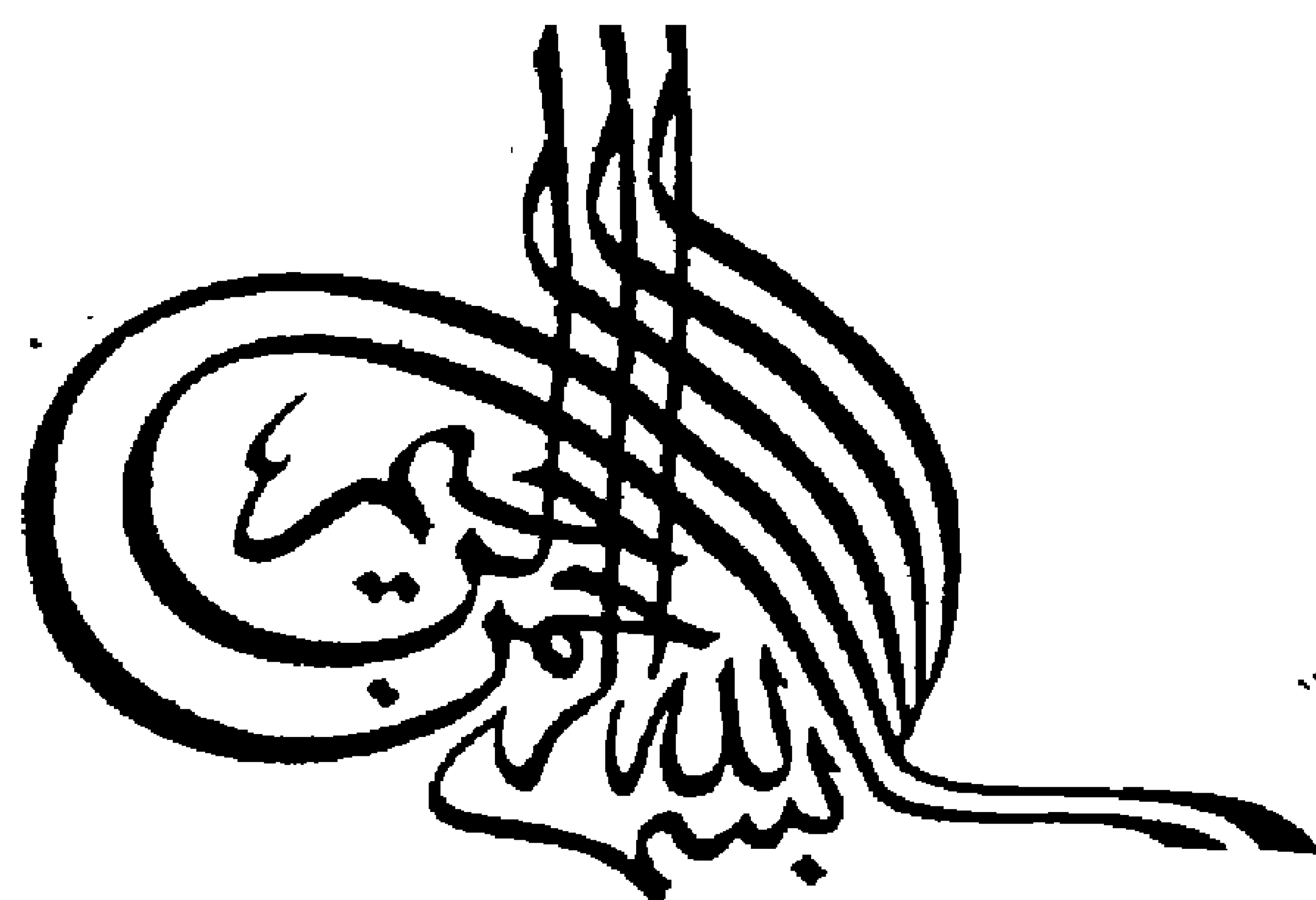
حسين فتحى

أستاذ ورئيس قسم القانون التجارى
عميد كلية الحقوق - جامعة طنطا
والمحامى أمام النقض ومجلس الدولة
والدستورية العليا

الناشر

دار النهضة العربية

٣٢ ش عبد الخالق ثروت - القاهرة


بسم الله الرحمن الرحيم

مقدمة

يبرز القانون كأحد أهم ملامح الجانب الثقافي لأى مجتمع وعلى الرغم من أن التأصيل القانوني لبعض القواعد القانونيه السارية في عصرنا الحاضر يؤكد أنها ليست وليدة اليوم أو الأمس القريب بقدر ما هي لصيقة بمفهوم العدالة فلا تغيير يذكر لها من عصور قديمة ترتد إلى آلاف السنين، فإن الغالبية العظمى من القواعد القانونية ما هى إلا رجع صدى لواقع كل مجتمع تتأثر به وتؤثر فيه.

وقد يبدأ هذا الواقع الجديد أو الممارسات المستحدثة بفعل عمل إبداعي خلاق ابتكره الإنسان ليغير حياته ويتطلب في المقابل تنظيما قانونياً مستحدثاً يلبى به احتياجات المجتمع وينظم من خلاله الإلتزامات والحقوق الناجمة عن ذلك الواقع.

وقد ظهر عصر الطيران باستخدام أداة جديدة هى الطائرة لتبدأ مرحلة نوعية فائقة التطور منذ أوائل القرن العشرين، وأضحت الحاجة ماسة لتنظيم دقيق لاستخدامات هذه الأداة في أوقات الحروب وأزمنة السلم وما تتضمنه تلك الأخيرة من ضرورة وجود تنظيم خاص للملاحة التجارية الوطنية والإقليمية والدولية سواء لنقل الركاب أو البضائع أو كلاهما.

وإزاء أهمية النقل الجوى لم يأل المجتمع الدولى جهداً في المسارعة لتنظيم دولى تمثل في اتفاقيات متعددة تبنتها تشريعات عديدة ووقعت وصدقت عليها تشريعات أخرى.

ومن الغريب أن تظل قواعد الملاحة الجوية بعيدة إلى حد ملحوظ عن الاهتمام في الأوساط القانونية ولا يلتفت إليها إلا عند وقوع حادثة جوية هنا أو هناك رغم الأهمية المتعاظمة لتلك القواعد.

وقد آثرت في هذا المؤلف إلقاء الضوء على القواعد القانونية الحاكمة والمنظمة للملاحة الجوية من خلال الاتفاقيات الدولية البارزة في هذا الشأن لعل في هذا الجهد المتواضع ما يفيد القارئ المتخصص وغيره.

وعلى الله قصد السبيل.

المؤلف

أهمية الطيران المدنى:

تقاس درجة تحضر أى شعب من شعوب العالم بما يملكه من تطور فى مجال الطيران والنقل الجوى الداخلى والدولى. وهذه حقيقة يقرها المجتمع الدولى يوماً بعد يوم. فالطيران هو همزة الوصل الحقيقية الآن بين الشعوب. فمن ذا الذى كان يتصور أن يصل من دولة لأخرى فى سويعات، بل إن التطور قد مكن لبعض أنواع من الطائرات من أن يصل بين القارات دون توقف، وفى أزمنة تثير الدهشة.

وقد حقق النقل الجوى للركاب والبضائع طفرات مستمرة، خصوصاً بعد أن وضعت الحرب العظمى الثانية أوزارها، فالإحصاءات تظهر باستمرار تقدماً مذهلاً فى سرعات الطائرات وفى درجة الأمان والسلامة، بما لا يمكن مقارنته بالنقل البرى، أو النهرى أو البحرى.

تقسيم:

ونود – بادئ ذى بدء – أن نتناول ذلك الفرع القانونى الذى يعالج النشاط الجوى فى نقل الركاب والبضائع بالتعريف وإبراز أهم ما يتميز به من خصائص وأخيراً الوقوف على مصادر أحكامه.

أولاً: تعريف القانون الجوى:

مع ظهور اصطلاح «القانون الجوى» أول الأمر فى فرنسا فى مطلع هذا القرن، احتدم النقاش الفقهى حول صلاحية ذلك الاصطلاح

في المجال القانوني من جهة، ونطاق ذلك الاصطلاح ومضمونه من جهة أخرى. فعرفه البعض بأنه «تلك القواعد القانونية التي تحكم العلاقات القانونية الناجمة عن استغلال المجال الجوى» ولا يخفى ما يتمتع به هذا التعريف من نظرة مستقبلية سديدة، حيث لا يقتصر فقط على مجال الملاحة الجوى فقط بل يمتد نطاقه ليشمل كافة صور استغلال الغلاف الهوائي دون الفضاء الخارجي. ومع ذلك فقد أخذ على هذا التعريف اتساعه المبالغ فيه من حيث شموله - بصورته هذه - لعلاقات ناجمة عن استغلال الموجات الأثيرية اللاسلكية، كالموجات التلفزيونية والرادارية والإذاعية وما خفي من بقية الموجات الكهرومغناطيسية، ووضعها على قدم المساواة مع العلاقات الناتجة عن استغلال الطائرات.

وعلى ذلك اتجه البعض لتعريف هذا الفرع القانوني بأنه ذلك الفرع الذي يستهدف دراسة القواعد المنظمة للملاحة الجوية واستخدام الطائرات وما ينشأ عن ذلك من علاقات. وهذا التعريف وإن كان يرتكز على الطائرة كمعيار هام لتطبيقه، بالنظر لأنها الأداة الرئيسية - حتى الآن - للاستغلال الإنساني للغلاف الهوائي، فإنه لا يغفل - دون شك - شمول الملاحة الجوية بشكل عام.

ويرى جانب من الفقه أن القانون الجوى هو ذلك الفرع من القانون الذي يحدد ويدرس التشريعات والقواعد القانونية المنظمة «لحركة استعمال الطائرات» ويلقي ذلك التعريف الضوء على

الطائرة – بصورة جوهرية – كمناط لتطبيق أحكام ذلك الفرع من القانون.

ونرى فى التعريف الأخير مرونة كبيرة فى التطبيق لشموله لكل ما يمكن أن يمثل «حركة» واستعمالاً» للاستغلال الجوى عن طريق الأداة الرئيسية فى ذلك المجال وهى الطائرة.

ومع ذلك فإننا لا نميل لوصف ذلك الفرع من القانون «بالقانون الجوى التجارى» أو «بقانون الطيران التجارى» لأنه بجانب أن الاستغلال الجوى المتمثل فى «حركة» و «استعمال» الطائرات لايغطى كافة استخدامات الطائرة، فإن هذا الوصف لن يضع لنا حداً للتساؤلات حول شمول موضوعات القانون الجوى لموضوعات لاعلاقة لها بالطيران التجارى مثل: سيادته الدولة على ما يعلوها من فضاء، والمطارات وخدمات الأرصاد. ونرى أن التعريف الأمثل لهذا الفرع من القانون ينبغى أن يشمل الملاحة الجوية دون تحديد لأداته الرئيسية فى التحليق والطيران وهو الطائرة، حيث أن ذلك – من وجهة نظرنا – يترك الباب مفتوحاً أمام التعديل المتواصل للتعريفات إزاء ذلك التقدم التكنولوجى المتعاظم فى فن صناعة المركبات الهوائية ولتتدرج الموضوعات سالفة الذكر والبعيدة عن مجال الطيران التجارى فى مجال دراسة القانون الجوى.

وعلى ذلك يمكننا تعريف القانون الجوى بأنه «مجموعة القواعد المنظمة للملاحة الجوية وما يترتب عليها من علاقات قانونية وقت السلم».

ثانياً: خصائص القانون الجوى:

يتميز القانون الجوى بعدة خصائص ترتبط بأداتــه الرئيســية وهى الطائرة، وبمجال نشاطها الأساسى وهو الغلاف الجوى وتتمثل تلك الخصائص في: جدة ذلك القانون، وصــفته اللائحيــة الآمــرة. وطابعه الدولى.

(أ) جدة القانون الجوى:

منذ ظهور الإنسان على الأرض هو يحلم بالسباحة فى الجــو. وقد ظهر ذلك مبكراً جداً فى العصور البدائية وما تلاها فى العصر الحجرى الأول والثانى، وعصر استخدام المعادن، وعصر الزراعة البدائية وما بعد ذلك. وقد اتضح هذا فى النقــوش القديمــة علــى الصخور فى بلاد الرافدين وفى مناطق أخرى فــى رومــا وبــلاد الإغريق ومصر القديمة. ولم يكن التوصل لمنافسة الطير فى السباحة فى الفاء – باختراع الطائرة – بالأمر الميسر، فمحــاولات ترجمــة أحلام التحليق فى الجو بدأت منذ القرن الهجرى الثالث على د «أبو القاسم عباس بن فرناس» فى قرطبة ثم «أبو النصر إســماعيل بــن حماد»، والمعروف «بالجوهرى» فى القرن الرابــع الهجــرى فــى نيسابور. وقد فشل كلاهما فى الطيران عن طريق الاكتساء بالريش وتركيب جناحين.

بعد ذلك قام الراهب الإنجليزى «أوليفييه مالمسبورى» بمحاولة فى نهاية القرن العاشر الميلادى و فشلت. وقد كتب «روجر بيكون» [illegible] لإمكانية الطيران الآلى [illegible]

ذلك الفنان الإيطالى «ليوناردو دافنشى» الذى رسم من الخيال رسماً توضيحياً لآلة طائرة تقترب فكرتها من الطوافات (طائرات الهليكوبتر).

بعد ذلك استطاع الأخوة «جوزيف» و «ايتان» مونجوليفييه سنة ١٧٨٢ من إطلاق بالون من الورق المملوء بهواء ساخن في سماء باريس. وقد صعد على متن إحدى هذه البالونات «بيلا تروى روزتييه» وماركيز «دارلاند» في نفس العام. بعد ذلك مباشرة قام بنفس المحاولة الإنجليزى «لوناردى» سنة ١٧٨٣ ثم قام «بلا نشار» والدكتور «جيفريس» الفرنسيان سنة ١٧٨٥ بعبور المانش من كاليه «فى الشاطئ الفرنسى إلى «دوفر» فى الشاطئ الإنجليزى ببالون «موتجولفييه».

تلى ذلك حدوث تحول كيفى هام فى مجال الطيران سنة ١٨٤٨ حيث تمكن «صمويل هنسن» و «سترتجفلو» لأول مرة فى التاريخ من الطيران بأجهزة أثقل من الهواء بقوة دفع الموتور وكان ذلك بداية فتح جديد فى عالم الطيران.

وفى سنة ١٨٥٧ استطاع «فليكس دى تاميل» تصميم طائرة تنفصل عن الأرض بقوة دفع محركها. وتمكن «شارل رينار» و «كربس» الفرنسيان من الطيران فى الهواء وعلى متن بالون موجه، وأعاد التجربة عدة مرات بعد ذلك خلال عامى ١٨٨٤ و ١٨٨٥.

عقب ذلك توصل «بييرموبار» الفرنسي لضرورة انحناء الأجنحة وهو ما يسمح لأى ثقل أكبر من الهواء من الاحتفاظ بتوازنه وذلك سنة ١٨٩٠.

أمكن بعد ذلك للأخوين «أورفيل رايت» و «ويلبورايت» من تحقيق عدة طفرات فى عالم الطيران، حيث قاما سنة ١٩٠٢ بتجربة الطائرات الشراعية مئات المرات وحققا تفوقاً ملحوظاً فى التحكم فى الطائرة بمجرد ارتفاعه عن الأرض، وصمما المحركات اللازمة والمناسبة للطائرة. وأمكن لهم تجربة رحلاتهما سنة ١٩٠٣ بنجاح وكررا ذلك إلى سنة ١٩٠٥ دون أن يلتفت لنجاحهما أحد إلى أن قاما باستعراض جوى رائع فى سماء باريس لأكثر من ساعة سنة ١٩٠٨ حققا من خلاله مزيداً من الشهرة، وعمقاً من اهتمام المجتمع الدولى بالطيران.

بعد ذلك، استطاع «لوى بليريو» الفرنسى سنة ١٩١٩ عبور المانش من «كاليه» إلى لشاطئ الإنجليزى بطائرته.

وفى بداية عام ١٩١١ قام الفرنسى «فيروين» بالطيران من باريس إلى مدريد، ثم قام «أوسكاربيديه» السويسرى برحلة بطائرته من «برن» إلى «ميلانو» داخل القارة الأوروبية. وفى منتصف عام ١٩١٨ تمكن «ماك لارن» من الطيران من «لندن» فى أوروبا إلى مصر فى أفريقيا. وأخيراً استطاع «ميرموز» الفرنسى عبور المحيط الأطلنطى بطائرته ذات المحركات الثلاثة.

واستمر التطور التكنولوجى فى صناعة الطائرات يسير بخطوات عملاقة وبدأت التشريعات تنظم العلاقات الناجمة عن الملاحة الجوية بعد الحرب العالمية الأولى وتواترت فى ذلك بصورة مكثفة حتى نشوب الحرب العالمية الثانية وما بعدها، وهى فترة قصيرة نسبياً ولكن أمكن خلالها - مع ذلك - وضع الخطوط والملامح الأساسية لذلك الفرع القانونى الذى ولد فتيا.

(ب) الصفة اللائحية الآمرة فى القانون الجوى:

بالنظر لخطورة استخدام الطائرات فى السفر، والنقل وغير ذلك، مع ارتباط هذا الاستغلال الجوى باعتبارات سيادية للدول، تتمثل فى النواحى العسكرية والسياسية، كان لابد من تدخل نصوص آمرة لتنظيم حركة النقل الجوى ومرور الطائرات، وصعودها وهبوطها وصلاحيتها للملاحة وصيانتها ورقابتها.

وغالباً ما يعد تلك النصوص منظمات دولية مثل منظمة الطيران المدنى «الإيكاو»، واتحاد شركات النقل الجوى «إياتا» وفى كثير من الأحيان يتم ذلك عن طريق الاتفاقيات الثنائية أو المعاهد الدولية التى تترك للمشرع الوطنى حرية كبيرة فى وضع قواعد مكملة.

(جـ) الطابع الدولى للقانون الجوى:

دولية القانون الجوى أمر بديهى يتفق مع طبيعة أداء الملاحة الجوية الرئيسية وهى الطائرة التى تجوب أرجاء الأرض [illegible] [illegible]، وعدم الاتفاق المستمر على مواجهة أى [illegible] جديد

الملاحة الجوية يترتب عليها خضوع الطائرة لعدة قوانين أثناء الرحلة الواحدة تتمثل في قوانين كل دولة تمر عليها وهو ما يهدر استقرار المراكز القانونية التي تمثل أحد أهم أهداف القوانين قاطبة.

ويفتح ذلك المجال أمام التوحيد القانوني للأحكام عن طريق المعاهدات الدولية، بصفة خاصة، حيث يعد القانون الجوى أكثر فروع القانون صلاحية لتنظيمه على هذا النحو.

وتأخذ الدول موقفاً من ثلاث: فإما أن تكون الدولة طرفاً في المعاهدات الدولية، أو تنضم إليها أو تأخذ بأحكامها في قوانينها الداخلية.

ثالثاً: مصادر القانون الجوى:

كما رأينا منذ قليل فإن القانون الجوى أصبح المجال الخصب لمعاهدات التوحيد الدولية للقواعد المنظمة للملاحة الجوية. وبناء على ذلك فإن دور النصوص التشريعية هو الدور الغالب في هذا الشأن وذلك سواء كانت النصوص دولية أم وطنية.

وتجدر الإشارة إلى أن العرف كمصدر تقليدى رسمى من مصادر القانون بشكل عام يتلاشى سريعاً في مجال القانون الجوى وذلك أمام سرعة التطور التكنولوجي في مجال الطيران.

ونتناول بالبحث هنا المصادر الدولية للتشريع الجوى، ثم نتبع ذلك بدراسة المصادر الوطنية، وأخيراً تلك المصادر الاتفاقية

(١) المصادر الدولية للتشريع الجوى:

ويتناول بعضها ما يتعلق بأحكام القانون العام، بينما يتناول بعضها الآخر ما يمس أحكام القانون الخاص.

(أ) فى مجال القانون العام:

ظهرت فى هذا الشأن معاهدات دولية عديدة ثمرة جهود دولية وفقهية ضخمة وهى كالآتى:

* باريس سنة ١٩١٩:

وقد أعقبت الحرب العالمية الأولى وكان أطرافها أربعة عشر دولة، ووضعت موضع التنفيذ يوم الحادى عشر من يوليو سنة ١٩٢٢ بعد التصديق عليها. وقد اهتمت هذه المعاهدة بتأكيد سيادة الموقعة وغيرها على فضائها الجوى مع التسليم بحق المرور البرى فوق أراضى الدول الأطراف التى أصبحت ملزمة بالعمل على تسهيل مرور الطائرات فوق أراضيها.

واهتمت المعاهدة كذلك بتنظيم جنسية الطائرة وشهادة صلاحيتها للطيران. وقد ضمت اللجنة الدولية للملاحة الجوية «السيناى» Commission Internationalé de Navigation Aerienne بضم ممثلين عن الدولة الموقعة عليها.

كذلك اهتمت المعاهدة بالقواعد الواجب مراعاتها عند الإقلاع والهبوط أثناء رحلات الطائرات.

وقد اشتملت هذه المعاهدة على تسعة أبواب وثمانية ملاحق، وحلت اتفاقية شيكاجو سنة ١٩٤٤ – كما سنرى – محل هذه الاتفاقية.

معاهدة هافانا سنة ١٩٢٨:

وقعت تلك الاتفاقية بسعى حثيث من الولايات المتحدة الأمريكية لتنظيم شئون الملاحة الجوية التجارية بين دول الأمريكتين رغم عدم انضمام الولايات المتحدة لاتفاقية باريس سالفة الذكر.

وترجع فكرة مشروع تلك الاتفاقية للجنة الدولية للطيران التجارى «Commission International d' Aviation Commercial» ووقع على الاتفاقية إحدى وعشرين دولة، وصدق عليها إثنتى عشر دولة. وسميت باتفاقية «بان أمريكان».

ولم تأت هذه الاتفاقية بجديد باستثناء ما يتعلق بالزام الدول المصدقة على المعاهدة على إقامة مطارات للهبوط والإقلاع على أراضيها. وقد حلت اتفاقية شيكاجو سنة ١٩٤٤ للطيران المدنى الدولى محل هذه الاتفاقية.

معاهدة شيكاجو سنة ١٩٤٤:

قامت الولايات المتحدة الأمريكية بالدعوة على مؤتمر دولى يستهدف سن قانون دولى جديد منظم للطيران المدنى وذلك قبل أن تضع الحرب العالمية الثانية أوزارها. وقد بدأ ذلك المؤتمر أعماله فى أول نوفمبر سنة ١٩٤٤ وتوقف أكثر من مرة بسـ [illegible] ـغبة الوفد

الأميركي في حرية كاملة للطيران التجارى. في الوقت الذى كان الوفد الإنجليزى يرى فيه ضرورة وضع بعض التحفظات على هذه الحرية وقد تخلف الاتحاد السوفييتى عن الحضور واشترك في المؤتمر مندوبى اثنتين وخمسين دولة. وانتهى المؤتمر يوم ٧ ديسمبر سنة ١٩٤٤ بصدور وثيقة نهائية وبدأ العمل بالمعاهدة في ٤ إبريل سنة ١٩٤٧ – وصدقت عليها ١٤٣ دولة وتتضمن المعاهدة أربعة أجزاء:

* **فى الجزء الأول:** تعرضت المعاهدة لموضوع حرية لمرور فوق أراضى الدول الموقعة وجنسية الطائرات وصلاحيتها للملاحة.

* **فى الجزء الثانى:** تعرضت المعاهدة لتنظيم المنظمة الدولية للطيران المدنى .I. C. A. O.

* **فى الجزء الثالث** : تناولت المعاهدة الأحكام الخاصة بالمطارات وجغرافية الطيران.

* **أما الجزء الرابع:** فقد تناول أحكاماً عامة، كطريق فض المنازعات بين الدول الموقعة بالتحكيم وتقرير حق الدول فى التصرف إبان الحرب وتضم المعاهدة ١٥ ملحقاً تتعلق بموضوعات شتى في معظم ما يمس النشاط الجوى، وعدلت هذه الاتفاقية جزئياً ببروتوكول سنة ١٩٧١.

وقد صدقت مصر على المعاهدة وانضمت لها بالقانون رقم ١٥ لسنة ١٩٤٧ على أن يسرى العمل بها اعتباراً من ١٢ إبريل سنة ١٩٤٧.

معاهدة طوكيو سنة ١٩٦٣:

وقعت هذه المعاهدة في ١٤ سبتمبر سنة ١٩٦٣ في مدينة طوكيو وأصبحت واجبة النفاذ في ٤ ديسمبر سنة ١٩٦٩، وصدقت عليها مصر سنة ١٩٧٢، وقد أنصب موضوع هذه الاتفاقية على مشكلة القانون واجب التطبيق على الجرائم وغيرها من الأفعال التي تقع على متن الطائرة أثناء الطيران. وقد كانت تلك المعاهدة ثمرة مجهودات فقهية ودولية ضخمة. وتتضمن الاتفاقية سبعة أبواب عالجت نطاق تطبيق الاتفاقية. وما يدخل في عداد الجرائم التي تمس أمن الطائرة وسلامة الطائرة والاختصاص القضائي بالنظر في الجرائم والأفعال المرتكبة على متن الطائرة، وسلطات قائد الطائرة إزاء تلك الجرائم.

معاهدة لاهاى سنة ١٩٧٠:

وهي الاتفاقية الخاصة بمنع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات. وقد وقعت هذه الاتفاقية في ٢٦ ديسمبر سنة ١٩١٠. وكانت ضرورة حتمية أمام عمليات القرصنة الجوية على الطائرات وتغيير مسارها حيث وصل عدد الحوادث منذ يناير سنة ١٩٦٩ إلى ٢٠ يونيو سنة ١٩٧٠ إلى مائة واثنتين وثلاثين حادثة على طائرات

مملوكة لسبع وأربعين دولة. وأريقت فيها دماء وتسعين شخصاً، لقوا حتفهم وجرح سبع وخمسين آخرين.

وتتكون المعاهدة من ١٤ مادة، عالجت فيها الاتفاقية الأفعال التى تعد جرائم وألزمت أطرافها بتوقيع أقصى العقوبات على قراصنة واتخاذ كافة الإجراءات اللازمة للقبض عليهم ومحاكمتهم أو تسليمهم. واشترطت الاتفاقية أن تكون الجريمة قد وقعت بينما الطائرة «فى حالة طيران» أى منذ لحظة إغلاق كل أبوابها الخارجية، وقد وقع على معاهدة لاهاى ٩٠ دولة.

(ب) فى مجال القانون الخاص:

تجلى اهتمام المعاهدات الدولية فى هذا الإطار – بالنقل الجوى الدولى، والتصرفات التى ترد على الطائرة، والمسئولية عن الأضرار التى تقع على السطح بسبب نشاط الطائرة، واتضح الاهتمام الدولى المتزايد بهذه الموضوعات فى عدة معاهدات كالآتى:

معاهدة فارسوفى سنة ١٩٢٩ بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوى الدولى:

وقد وقعت هذه المعاهدة فى فارسوفى بتاريخ ١٢ أكتوبر سنة ١٩٢٩ وتمثل تلك الاتفاقية أهمية خاصة فى الفقه والقضاء فى مجال المعاهدات الجوية الدولية لمساسها بالاستخدام الرئيسى للطائرات والمتمثل فى النقل الجوى.

وقد تم تعديل الاتفاقية عدة مرات ببروتوكول لاهاى سنة ١٩٥٥، وبمقتضى اتفاقية «جوادا لاجارا»سنة ١٩٦١ ثم ببروتوكول «جواتيما لاسيتى» سنة ١٩٧١ الذى عدلها تعديلاً جوهرياً فيما يتعلق بأساس مسئولية الناقل والحد الأقصى لها. وترجع التعديلات المتتالية لضيق الولايات المتحدة الأمريكية بها خاصة فيما يتعلق بمسئولية الناقل الجوى والحد الأقصى لتلك المسئولية.

وقد قسمت تلك الاتفاقية إلى خمسة فصول تحددت فيها الأحكام الخاصة بمسئولية الناقل ونطاق تطبيق الاتفاقية وما يتعلق بالنقل المركب.

* وقد دخلت هذه المعاهدة حيز التنفيذ منذ ١٤ أكتوبر سنة ١٩٣٣، ووقع عليها ٩٢ دولة وانضمت مصر للاتفاقية فى سبتمبر ١٩٥٥ وأصبحت سارية المفعول فى مصر منذ ٧ ديسمبر سنة ١٩٥٥.

معاهدة روما سنة ١٩٣٣ بشان توحيد قواعد الحجز التحفظى على الطائرات:

ظهرت الحاجة إلى وضع قواعد دولية تكفل تنظيم موضوع الحجز التحفظى على الطائرات على ألا يكون ذلك سبباً فى إعاقة الطيران بإعطائه الأولوية لمصلحة الدائن.

وقد حددت الاتفاقية مجال تطبيقها وحددت المقصود بالحجز التحفظى وحالات عدم جواز توقيعه، وصدق عليها فى ٢٩ مايو سنة ١٩٣٣ - ٢٢ دولة.

معاهدة روما سنة ١٩٥٢ بشان المسئولية عن الأضرار التى تحدثها الطائرة على السطح:

بدأ الاهتمام بموضوع المسئولية عن الأضرار التى تتسبب عناه الطائرة قبل الغير على سطح الأرض اهتماماً مبكراً منذ بداية عصر الطيران. وبدأت الجهود الدولية فى هذا الصدد لإعداد وثيقة دولية يلتزم لها المجتمع الدولى فى هذا الشأن منذ سنة ١٩١٠ فى المؤتمر القانونى الدولى للطيران الذى انعقد بمدينة «فيرونا».

واستمرت تلك الجهود على ما بعد انتهاء الحرب العظمى الثانية حيث عرض مشروع فى هذا الصدد أمام المؤتمر الأول للقانون الخاص المنعقد بمدينة روما فى ٩ سبتمبر سنة ١٩٥٢، تم إقراره ووقع على المعاهدة ٢٧ دولة وأصبحت تلك المعاهدة واجبة النفاذ اعتبارا من ٤ فبراير سنة ١٩٥٨.

وقد صدقت مصر على هذه الاتفاقية بالقانون رقم ٣٩٦ لسنة ١٩٥٣. وتضمنت الاتفاقية ستة أبواب نصت فيها على مبادئ المسئولية قبل الغير على سطح الأرض، فأخذت بمبدأ المسئولية المطلقة عن الأضرار طالما كان الضرر مباشراً ونتيجة لحادث، بمعنى أنه لا مهرب من مسئولية مستغل الطائرة إلا بإثبات خطأ المضرور. كذلك نصت الاتفاقية على التأمينات المخصصة لضمان مسئولية المستغل ومواعيد وإجراءات التقاضى.

معاهدة جنيف سنة ١٩٤٨ بشأن الاعتراف الدولى بالحقوق على الطائرات:

ووقعت من ٣٩ دولة بتاريخ ١٩ يونيو سنة ١٩٤٨ ليتم العمل بها اعتباراً من ١٧ سبتمبر سنة ١٩٥٣.

وقد نوقش موضوع الحقوق التى ترد على الطائرات أول الأمر فى مؤتمر شيكاجو سنة ١٩٤٤. وبعد ذلك توالت الجهود لإعداد مشروع اتفاقية إلى أن تمكنت اللجنة القانونية للجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدنى سنة ١٩٤٧ من وضع مشروع نهائى لمعاهدة جديدة فى هذا الشأن. وقد تم عرض المشروع السابق على المؤتمر الذى عقد فى جنيف حيث وافق عليه.

وقد تحدد فى المعاهدة مجال تطبيقها مع إيضاح الحقوق والتأمينات العينية محق الملكية والرهن والاختصاص والاستعمال التى ترد على الطائرات وكيفية الحجز عليها وبيعها وانضمت مصر لتلك الاتفاقية بتاريخ ١٠ سبتمبر سنة ١٩٦٩.

(٢) المصادر الوطنية للتشريع الجوى:

اهتمت دول العالم المتقدم منذ أوائل هذا القرن بضرورة وضع نصوص خاصة لتنظيم وحكم العلاقات القانونية الناجمة عن استخدام الطائرات. فصدر تشريع الطيران المدنى فى إنجلترا سنة ١٩٢٠. والتشريع الجوى السويسرى سنة ١٩٢٠، والتشريع الألمانى سنة ١٩٢٢، والتشريع الإيطالى سنة ١٩٢٣، والتشريع الجوى التشيكوسلوفاكى سنة ١٩٢٥، والتشريع اليوجوسلافى سنة ١٩٢٨. والتشريع البولونى سنة ١٩٢٨ وتقنين الجو الروسى سنة ١٩٣٢.

وفى عصر ظهرت بعض النصوص المتناثرة هنا وهناك دون يوجد تشريع شامل وجامع لأحكام القانون الجوى. فقد

صدر القانون رقم ١١ لسنة ١٩٢٠ متضمناً مادة واحدة بشأن احتكار للمطارات فى وقت لم يكن يوجد فيه أى مطار فى مصر!

بعد ذلك صدر المرسوم بقانون رقم ٥٧ لسنة ١٩٣٥ بشأن الملاحة الجوية منظماً لسيادة مصر على ما يعلوها من فضاء جوى ومحدداً لشروط الطيران فوق أراضيها.

ثم صدر ذلك مرسوم بقانون سنة ١٩٤١ بخصوص المناطق الخطرة حول المطارات، وقد حل محله القانون ٦٣٩ لسنة ١٩٥٣ بشأن مناطق اقتراب وانتقال وأمان الطائرات.

وقد صدرت منذ سنة ١٩٥٢ تشريعات للرسوم الجمركية والضرائب وتنظيم العمل بميناء القاهرة الدولى.

وصدر بعد ذلك القانون رقم ٢٦ لسنة ١٩٧٦ بتنظيم الحجز وترتيب الحقوق على الطائرات.

وأخيراً صدر القانون رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ للطيران المدنى الذى استوحى المشرع المصرى معظم قواعده من المعاهدات الدولية التى ارتبطت بها مصر ومن المشروع العربى لقانون الطيران الموحد الذى قام بإعداده مجلس الطيران المدنى للدول العربية بمقر جامعة الدول العربية بالقاهرة سنة ١٩٦٩. وقد تضمن التشريع السابق ١٥ بابا أدرج فى أولها أحكاماً عامة تتعلق بمجال تطبيق ذلك التشريع والتعاريف الأساسية، ثم تناول المشرع بعد ذلك موضوعات شتى فى الأبواب التالية على النسق الآتى:

قواعد تنظيم المطارات ومنشآت خدمات الملاحة الجوية والارتفاعات الجوية وصلاحية الطائرات للطيران وقواعد الجو، والإجازات وتعليم الطيران والوثائق والسجلات والأحكام العامة للنقل الجوى، والأشغال العامة، والأحكام المنظمة لحقوق وواجبات الطاقم، والبحث عن الطائرات وإنقاذها، ومسئولية مستثمر الطائرات والمتعاقدين عن نقل الركاب والبضائع وتلك الناشئة عن أضرار الطائرة للغير على السطح، ومسألة القرصنة الجوية التى تهدد سلامة الطيران المدنى (بالتدمير أو بالإتلاف أو بالاستيلاء غير المشروع على الطائرات)، وسلطات قائد الطائرة فى اتخاذ التدابير اللازمة، والجزاءات التى توقع على شركات الطيران التى تخالف أحكام القانون والأحكام المنظمة لدخول الطائرات العسكرية الأجنبية.

(٢) المصادر الاتفاقية والتفسيرية للقانون الجوى:

شروط الإياتا:

تأسس الاتحاد الدولى للنقل الجوى «إياتا» International Air Transport Association (I.A.T.A.) فى «لاهاى» سنة ١٩١٩ وكان معظم أعضاءه من شركات الطيران العالمية ومقره مدينة «مونتريال» بكندا ويرجع تأسيس ذلك الاتحاد لرغبة شركات الطيران العالمية فى تقريب وتنسيق قواعد النقل الجوى فى مختلف دول العالم.

وتحدد «الإياتا» شروطاً اتفاقية كتوصيات بشرط عدم تعارضها مع القوانين الوطنية أو المعاهدات الدولية. وتضع معظم شركات

الطيران العالمية تلك الشروط على عقد النقل وتذكرة السفر. ويتجه بعض الفقه المقارن لضرورة الاستعانة ببعض المبادئ العامة في القانون الدولي والمدني والتجاري والبحري لمواجهة النقص في النصوص التشريعية القائمة فعلاً. مع ذلك فإن معظم فقه القانون الجوي يرفض ذلك الاتجاه خشية المساس بذاتية Particularisme قواعد القانون الجوي واستقلالها وأصالتها.

وأمام ضآلة دور القضاء المصري كمصدر من المصادر التفسيرية للقانون الجوي، وعدم وجود محاكم متخصصة في ذلك النوع من المنازعات التي تنشأ من علاقات القانون الجوي فقد أوكلت معاهدة شيكاجو لمحكمة العدل الدولية الفصل في منازعات القانون الجوي، وأجازت لجوء الأطراف للتحكيم أو لمجلس المنظمة الدولية للطيران المدني.

خطة الدراسة:

لاشك أن دراسة القانون الجوي ينبغي أن تعالج بداية أداة الملاحة الجوية المادية وهي الطائرة دون إغفال للعنصر البشري المتحكم في حركتها واستعمالها وهو الطاقم.

كذلك فإنه يتوجب البحث بعد ذلك في نطاق سيادة الدولة على فضائها الجوي الذي يعلوها. وأما الاحتمالات الموجودة دائماً في وقوع أضرار على السطح بسبب الطائرة فإنه لابد من تناول موضوع المسئولية المدنية عن تلك الأضرار.

وليس هناك ثمة شك في ضرورة إلقاء الضوء على الموضوعات الخاصة بعقد النقل والالتزامات التي يرتبها على أطرافه ومسئولية الناقل الجوى الدولى عند مخالفة تلك الالتزامات بالنظر لما تمثله الموضوعات من أهمية كبرى في مجال النقل الجوى الدولى.

وفى نهاية الدراسة نعالج الأحكام الخاصة برهن الطائرة لضرورة الإلمام بتلك القواعد المتفردة التى تقررت سواء على صعيد التشريع الوطنى المصرى أو على صعيد التنظيم الدولى.

وبناء على ذلك نقسم الدراسة فى هذا الكتاب إلى خمسة أبواب كالآتى:

الباب الأول: مقومات الطيران.

الباب الثانى: سيادة الدولة على غلافها الهوائى وضرورات الطيران التجارى.

الباب الثالث: المسئولية المدنية عن الأضرار على السطح والمعزوة للطائرة.

الباب الرابع: أحكام النقل الجوى الدولى.

الباب الخامس: رهن الطائرة.

الباب الأول

مقومات الطيران

تمهيد:

يمثل وضع الطائرة بالنسبة للمشرع الجوى أساسا عتيدا لتنظيم أحكام القانون الجوى، وهو ما يماثل وضع السفينة فى القانون البحرى، حيث أنه مما لا شك فيه أن البيئة الجوية - والتى تعد البيئة الطبيعية لممارسة الطائرة لنشاطها - تختلف اختلافا بينا عن البيئة البحرية واليابسة، وبالتالى تختلف الأحكام المنظمة لقواعد النشاط الجوى عن تلك التى تحكم النشاط البحرى أو البرى.

بناء على ذلك فإنه ينبغى الاهتمام بداءة بدراسة الطائرة من حيث: التعريف بها وإيضاح أنواعها، والنظام اللائحى المتطلب لضمان صلاحيتها للطيران، والنظام القانونى لها من زاوية بيان طبيعتها القانونية وتسجيلها وأهمية اكتسابها لجنسية معينة.

ومن حيث أن الطائرة لا تقوم بأية مهام لها دون قيادة وتشغيل فإن الأهمية التالية ينبغى أن تولى لطاقم الذى يمثل العنصر البشرى فى مقومات الطيران، وندرس فيه التنظيم القانونى لأفراد الطاقم والأحكام المنظمة لسلطات ومسئوليات قائد الطائرة.

الفصل الاول

الطائرة

تقسيم:

ونبحث أولاً تعريفها وأنواعها، ثم نلى ذلك بدراسة النظام الإدارى المتطلب فى الطائرة، وأخيراً نبحث النظام القانونى لها وذلك على الترتيب الآتى:

المبحث الأول: تعريف الطائرة وأنواعها.

المبحث الثانى: النظام الإدارى للطائرة.

المبحث الثالث: النظام القانونى للطائرة.

المبحث الأول

تعريف الطائرة وأنواعها

أولا: تعريف الطائرة:

استخدم مؤتمر الملاحة الجوية الذى انعقد بفرنسا سنة ١٩١٠ اصطلاح Air Craft. Aeronef بالفرنسية والإنجليزية على التوالى للتعبير عن الطائرة. وواقع الأمر أن هذا المصطلحات غير دقيقة فهى تتعلق بالمركبات الهوائية بشكل عام لا الطائرة فحسب وكان الأفضل استخدام مصطلح Aeroplane, Avion بالفرنسية؛ Airplane بالإنجليزية. بعد ذلك جاء تعريف اتفاقية باريس سنة

١٩١٩ للطائرة كالآتى: «كل آلة تستطيع البقاء في الجو اعتماداً على رد فعل الهواء».

وقد عرف المشرع الفرنسى الطائرات فى قانون سنة ١٩٢٤ بأنها « الأجهزة التى تستطيع الارتفاع والتحليق فى الجو». وقد انتقد هذا التعريف لاتساعه وشموله لكل الأجهزة القادرة على الارتفاع والتحليق، بجانب غضه الطرف عما يناط بالطائرة فى الأساس من نقل الركاب والبضائع. وعرفت اتفاقية شيكاجو سنة ١٩٤٤ الطائرة بأنها «الجهاز الذى يستطيع البقاء فى الجو بواسطة رد فعل الهواء» وهو تعريف مماثل تقريباً لتعريف اتفاقية باريس سالف الذكر.

وعرف المشرع الإنجليزى فى الأمر الملكى الصادر سنة ١٩٤٩ بأنها تشمل «كل البالونات والطائرات الشراعية والآلات الطائرة وقرر المشرع المصرى فى المرسوم الصادر سنة ١٩٣٥ بشأن الملاحة الجوية بان كلمة الطائرة تشمل: «كافة البالونات المقيدة أو الطليقة والمناطيد والمطيرات والمحلقات وكذا كافة الأجهزة التى تستطيع أن ترتفع أو تسير فى الهواء» ثم قرر المشرع المصرى مرة أخرى فى المرسوم بشأن قواعد الضبط الخاصة بالملاحة الهوائية بأن الطائرة تعنى «كل جهاز يعتمد فى طيرانه على رد فعل الهواء».

وأخيراً عرف قانون الطيران المدنى الجديد سنة ١٩٨١ الطائرة بأنها «أى آلة فى استطاعتها أن تستمد بقاءها فى الجو من ... فعل الهواء غير المنعكسة من سطح الأرض، وتشمل كافة

المركبات الهوائية مثل المناطيد والبالونات والطائرات ذات الأجنحة الثابتة والمتحركة وما إلى ذلك».

ويرى جانب من الفقه ضرورة البعد عن الطبيعة الفنية في التعاريف القانونية بينما يرى جانب فقهي آخر حتمية إخضاع تعريف الطائرة لاستخدامها الأساسي وهو نقل الأشخاص والأموال من مكان لآخر عبر الجو.

ونرى من جانبنا أن التعريف الأمثل ينبغي أن يتضمن ذلك التقدم المتوقع دائماً في صناعة الطائرات وأجهزتها التقليدية وغير التقليدية وهو ما يعني ضرورة التوسع والعمومية في التعريف مع عدم إغفال الغرض الأساسي للطيران المدني وهو النقل الجوي وبناء على ذلك فإننا نحبذ تعريف الطائرة بأنها: «كل جهاز قادر على الارتفاع والتحليق ونقل الأشخاص والبضائع من مكان لآخر عبر الجو» ويتسع ذلك التعريف السابق لكل تطور يحدث في تكنولوجيا الطيران مع عدم إغفال الغرض الأساسي للطيران المدني في نقل الأشخاص والأمتعة والبضائع.

ثانياً: أنواع الطائرات:

يمكن تقسيم الطائرات تقسيمات عديدة بناء على النواحي الفنية، واستناد على جنسيتها، أو طبيعة ما تقوم به من مهام، والخط الجوي الذي تسير عليه وأخيراً من حيث تبعيتها للدولة من عدمه.

(أ) من الناحية الفنية:

تقسم الطائرات إلى ما يسمى «بالايروستات» Aerostats وهى الأخف من الهواء، كما هو الحال فى البالونات والمناطيد وإلى «الإيرودين» Aerodines وهى الأثقل من الهواء.

كذلك يمكن تقسيم الطائرة فنياً إلى طائرات تمتلك القوة الآلية المحركة لها، وأخرى لا تمتلك ذلك كالطائرات الشراعية التى تعتمد على قوة رد فعل الهواء على أسطح ثابتة.

كما يمكن التمييز كذلك بين ما يسمى بالطائرات البحرية «الإيروجليسور» Aeroglisseur كالهوفركرافت Hovercraft ذو الوسائد الهوائية وهو طراز انجلو سويدى، والنافيبلان Naviplane وهى فرنسية الصنع، والزجالات المائية Hydroglisseurs... الخ، وبين غيرها من الطائرات غير القادرة على السير فى البحر. أخيرا فإن هناك ما يسمى من الناحية التقنية بالطائرات «المكبسية» و«التوربينية» والنفاثات القديمة، والأسرع من الصوت ولكل نوع من هذه الأنواع نماذج متعددة تختلف وتتطور للأفضل عاما بعد عام.

(ب) من الناحية الجنسية:

فهناك الطائرات الأجنبية والطائرات الوطنية.

(جـ) من ناحية طبيعة ما تقوم به من مهام:

فالأمر هنا يتعلق بطريقة استغلالها وما إذا كان الهدف هو النقل الجوى للبضائع أو النزهة السياحية.. الخ.

(د) الخط الجوى الذى تسير عليه الطائرة.

وتقسم الطائرات هنا يخضع لما إذا كانت الطائرة تسير أثناء النقل الجوى وفق خط جوى منتظم أو غير منتظم.

(هـ) طائرات الدولة:

تختلف الأحكام التى تخضع لها طائرات الدولة المخصصة لخدمة المرافق العامة، كالطائرات الحربية وطائرات الحجر الصحى وخفر السواحل ومقاومة الآفات وغيرها، عن الأحكام المنظمة للطائرات المملوكة ملكية خاصة والمخصصة للملاحة الجوية فى نقل الأشخاص والبضائع والأمتعة.

المبحث الثانى

النظام الإدارى للطائرة

كلما تنامت تقنية صناعة الطائرات ازداد اعتماد الأفراد والدول عليها فى أغراض النقل والتصدير وغيرها، وهو ما يلقى على عاتق شركات الطيران والدول عبء فرض شروط مقيدة وصارمة على الطائرات نظراً لجسامة وخطورة حوادثها على الثروة الجوية والأرواح البشرية على سطح الأرض وتلك الموجودة على متن الطائرة، ناهيك عن قدرة الطائرة الفذة على اختراق المجال الوطنى لعدة دول فى الرحلة الواحدة فى الليل والنهار. من هذا المنطلق فإن الطائرات تخضع لعدة قيود لائحية تضمن سلامتها وصلاحيتها من الناحية الفنية.

وتتمثل تلك القيود فيما يسمى «بشهادة صلاحية الطائرة للطيران»، من ناحية، «ووثائق الطائرة» من ناحية أخرى.

(أ) شهادة الصلاحية للطيران:

تعد أهم وثيقة يجب أن تتوافر للطائرة قبل أن يتم تشغيلها واستخدامها ولابد من وجودها بالطائرة فى كل رحلة، بل هى شرط لتسجيلها كما سنرى بعد ذلك.

وقد نصت معاهدة شيكاجو على ضرورة وجود حد أدنى من الشروط التى ينبغى توافرها عن صلاحية الطائرة فى تلك الشهادة. لكى يعترف بها من أطراف الاتفاقية.

وتمنح الدولة شهادة الصلاحية للطائرات بعد فحصها فحصاً فنياً دقيقاً، تؤكد فيه أن الجهاز المنوط به القيام بالفحص على ثقة كاملة من قدرة وصلاحية الطائرة للملاحة الجوية طبقاً للأصول الفنية العالمية وبما يدعم الإجراءات المعروفة للسلامة.

وهناك بيانات لابد من ذكرها فى الشهادة مثل: مكان وزمان صنع الطائرة، وشروط وأغراض استعمالها، ونوعها، والرقم الصناعى لها ورقم تسجيلها. وقد اهتم المشرع المصرى فى المادة (٣٢) من القانون رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ بشهادة الصلاحية فنص على أنه: « لا يجوز لأية طائرة أن تعمل فى إقليم الجمهورية ما لم يكن لها شهادة صلاحية للطيران سارية المفعول صادرة أو معتمدة من السلطات المختصة بدولة التسجيل وبشرط أن تكون الطائرة مطابقة لما تحتويه شهادة صلاحيتها للطيران، ودليل الطيران الخاص بها من شروط وقيود، ويستثنى من ذلك عند الضرورة الرحلات الداخلية التى يصدر بها تصريح خاص من سلطات الطيران المدنى. كما قررت نفس المادة أنه «لا يجوز لسلطات الطيران المدنى المصرية أن تعتمد شهادة الصلاحية الصادرة من دولة أخرى، ويلتزم مستثمر الطائرة التى يتم تسجيلها بمصر بتجديد هذه الشهادة طبقاً للقواعد التى تحددها السلطات».

وقد عرفت المادة الأولى من القانون سالف الذكر بأنها: «وثيقة تصدرها سلطات الطيران المدنى تقر فيها صلاحية الطائرة للطيران

خلال فترة زمنية معينة بشرط أن يلتزم المستثمر باتباع الشروط الواردة فى الوثيقة».

وشددت المادة (٣٣) على ضرورة احتفاظ مستثمر الطائرة بوثائق الصلاحية حتى بعد انتهاء مدتها. ولا تزيد مدة شهادة الصلاحية عادة عن ستة أشهر يتم تجديدها بعد ذلك لمدة عشر سنوات.

ويجب التفرقة بين «شهادة الصلاحية» وما يسمى «شهادة السلامة» التى نصت عليها المادة (٦٣) من القرار الوزارى رقم ١٥ لسنة ١٩٤٢ بشأن الشروط العامة للطيران بالقطر المصرى حيث تفيد الأخيرة الفحص الفنى السابق للإقلاع ولا تغنى إحدى الشهادتين عن الأخرى، ويجوز وقف أو إلغاء شهادة الصلاحية للطيران لأسباب كثيرة مثل: حدوث عيب فنى خطير فى أجهزة الطائرة الرئيسية، أو فى حالة إجراء المالك تحويراً أو تغييراً لم يصرح به من السلطة المختصة بذلك، أو إذا هلك جزء هام من أجهزة الطائرة. أو إذا تبين عدم قيام المالك بإجراء أعمال الصيانة الضرورية... الخ.

(ب) وثائق الطائرة:

استلزمت المادة (٢٩) من اتفاقية شيكاجو والمرسوم المصرى بقانون رقم ٥٧ لسنة ١٩٣٥ بشأن الملاحة الجوية والمادة (٣٧) من المشروع العربى الموحد للطيران المدنى ضرورة توافر عدة وثائق بالطائرة وهى: شهادة القيد فى سجل الطائرات، وسجل [illegible]

الخاصة والإجازات العلمية الخاصة بأعضاء الطاقم وقائمة بأسماء الركاب والمكان الذى سافروا منه والمكان القاصدين إليه وقائمة بالمشحونات وتفصيلاتها الخاصة ورخصة جهاز اللاسلكى.

وقد عامل المشرع المصرى الطائرات معاملة مشددة حين نص فى المادة التاسعة من القانون الجديد سنة ١٩٨١ باشتراط ضرورة حصول أى طائرة تعمل فى إقليم الجمهورية على «ترخيص» حددت المادة (٣٤) مضمونة بأنه: «موافقة عامة تصدرها سلطات الطيران المدنى وتتضمن أحكاماً تفصيلية تتناول بالتنظيم الكامل السماح لمستثمر أو ناقل جوى بالقيام بعمليات جوية فى إقليم الجمهورية خلال فترة زمنية محددة.

كذلك تطلبت المادة (٩) – فى نفس الوقت أيضاً – ضرورة حصول أى طائرة تعمل فى إقليم الجمهورية على «تصريح» حددت المادة (٣٤) مضمونة بأنه «موافقة محددة تصدرها سلطات الطيران المدنى للقيام بعملية أو عمليات جوية محددة كالطيران لرحلة واحدة أو عدة رحلات معينة.

ومفاد حتمية حصول «أى طائرة» على «الترخيص» والتصريح يسوى بين الطائرات الأجنبية والمصرية فى ذلك. وفى تقديرنا فإن حصول الطائرات بشكل عام الترخيص قد يكون له ما يبرره باعتبار أن الترخيص للطائرة بمثابة موافقة مستديمة يتماثل وضع الطائرة فيها مع بقية المركبات الأخرى بينما تطلب حصول الطائرة المصرية – بجانب الترخيص – على موافقة أخرى عن كل

عملية تقوم بها تشدد واضح وازدواجية غيـر مقبولـة للطـائرات المصرية الجنسية.

ويجب التفرقة بين الترخيص بمعناه السابق، وبـين التـرخيص لشركات الطيران ومنشآت النقل الجوى.

وقد أوضحت ذلك المادة (٦٤) من القانون حيث قررت أنه «لا يجوز لأية جهة أو شركة أو منشأة القيام بأى نشاط فى مجال النقل الجوى أو الأشغال الجوية إلا بعد الحصول على ترخيص بذلك من وزير الطيران المدنى ووفقاً للقواعد والشروط التى يحددها.

المبحث الثالث

النظام القانونى للطائرة

نتناول بالبحث هنا الوصف القانونى للطائرة وتسجيل الطائرة وجنسية الطائرة.

أولاً: الوصف القانونى للطائرة:

نشب خلاف شديد فى الفقه نتيجة لعدم تعرض المشرع لتحديد الطبيعة القانونية للطائرة. وكان من نتيجة ذلك الوضع رسوخ اتجاه فقهى يعتبر الطائرة وحدة قانونية واقتصادية فنياً وقانونياً، فهى من مؤلفة وعناصر عديدة لها ذاتيتها الخاص لكنها مع ذلك تكون فى النهاية شخصية قانونية واحدة، أو مجموعاً واقعياً له ذاتيته الخاصة، وبالتالى فإنه يمتنع - بناء على هذه النظرية - بيع أو رهن أى جزء رئيسى فى الطائرة لفقدانه للقيمة القانونية فى ذاته، وإنما قيمته القانونية تأتى من وجوده مع العناصر الأخرى المكونة للطائرة، فلا محل هنا لتطبيق قاعدة الحيازة فى المنقول سند الحائز على أى جزء من أجزاء الطائرة إذا انفصل مؤقتاً عنها.

فهذه النظرية إذا مؤسسة على فكرة «الميكنة» Mecanisation كما هو الحال بالنسبة للسفن فتوجد بذلك فكرة الثروة الجوية على غرار الثروة البحرية.

ويقيس بع أنصار هذا الاتجاه هذا المجموع الكلى على المحل التجارى الذى يعد مجموعة واحدة من الأموال سواء أكان هذا المجموع الواحد مجموعاً واقعياً أو مجموعاً قانونياً.

وفى تقديرنا فإن هذا الاتجاه الفقهى يتعرض للطائرة «كمنقول مركب» إذ هى مؤلفة بالفعل من أجزاء لا قيمة لها دون المجموع وبالتالى فإنه لا تثريب على معاملتها كمنقول فهى فى هذا تماثل أجهزة كثيرة جداً تتكون من مجموعة من العناصر.

ولاشك فى أن تدخل المشرع باستلزام تقييد الطائرة ببعض الإجراءات الإدارية والقانونية، كالحمولة، وشهادة التسجيل، والجنسية ورقم الترخيص والطراز، يظهر إصراره على تعيينها كمنقول بما يمكن من تمييزها عن غيرها.

بناء على ذلك فإن الطائرة، فى تقديرنا، تعد منقولاً معيناً ذاتيا دون أن تذل طبيعتها المحضة على ذلك وتترتب آثار متميزة عن تلك المترتبة على المنقولات بمعناها المقرر فى القواعد العامة.

ورغم أنه ينطبق على الطائرة نص المادة (٨٢) من القانون المدنى فى كونها منقولاً من حيث انتقالها من مكان لآخر دون تلف، فإنه بناء على التحليل السابق لا يمكن إعمال قاعدة الحيازة فى المنقول سند الحائز، ولا يمكن تملكها إلا أن يكون ذلك بسبب قانونى لكسب الملكية، فهى تقترب – رغم كونها فى عداد المنقولات – كثيراً من العقارات ويمكن تنظيم شهر الحقوق عليها مع ملاحظة أن [illegible] الطائرة [illegible] – لا يغنى ذلك التسجيل المقصود لشهر

الإجراءات والتصرفات التى ترد على الطائرة. وقد نصت المادة (٥٧) من القانون رقم ٢٦ لسنة ١٩٧٦ على أنه: «تعتبر الطائرة مالاً منقولاً» لكنها قررت: «ومع ذلك فإن التصرفات والوقائع التى ترتب إنشاء أو نقل أو اقتضاء حق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى على الطائرة لا تكون حجة على الغير إلا إذا أشهرت بطريق التسجيل أو القيد بحسب الأحوال.

وكانت المادة (٥٧) أكثر تحديداً حين استلزمت ضرورة الشهر بخصوص حق الملكية وبوجه عام كل التصرفات والوقائع والأحكام التى تنشئ أو تنقل حق الملكية أو يترتب عليها انقضاء هذا الحق.

كذلك استلزمت المادة (٣٨) الشهر بالنسبة للرهن الرسمى الاتفاقى، وأخيراً المادة (١٢) من نفس القانون التى اشترطت شهر إجراءات البيع الجبرى للطائرات.

ثانياً: تسجيل الطائرة:

لدواعى الأمن وسلامة وتنظيم حركة الطيران ومباشرة الدول لسيادتها وسلطاتها كان لابد من قيد ك طائرة فى سجل معين يكشف عن البيانات الفنية المختلفة المميزة للطائرة عن غيرها كنوعها. وسعتها ورقم صنعها.... الخ. وقد أكدت المادة (٢٩) من معاهدة شيكاجو سنة ١٩٤٤ على ضرورة حمل الطائرة لشهادة التسجيل – كوثيقة أساسية من وثائق الطائرة – مع كل رحلة.

وقد نصت المادة (١٩) من الاتفاقية على أن تسجيل الطائرة أو نقل هذا التسجيل من بلد إلى آخر يخضع لقانون كل دولة تتمام

التسجيل – طبقاً للملحق السابع من معاهدة شيكاجو، والمادة (٦) من قرار وزير الحربية المصرى رقم ١٣ لسنة ١٩٤٣ – ينبغى – بعد قيد الطائرة فى السجل الخاص لذلك – إظهار ذلك على جسم الطائرة بحروف وأرقام بارزة وفى مكان واضح.

ولابد – غالباً – من توافر جنسية الدولة فى أشخاص ملاك الطائرة كما هو الحال فى قرار وزير الحربية سالف الذكر، وللتسجيل ارتباط قوى – كما سنرى – بجنسية الطائرة.

وقد آثار تجمع شركات النقل الجوى التابعة لأكثر من دولة فى مؤسسة واحدة فى شكل رابطة أو مجمع مشكلة بالنسبة لتسجيل الطائرات. كما هو الحال بالنسبة لشركات طيران الدول الإسكندنافية مؤسسة S. A. S. (ساس) مثلاً حيث أن معاهدة شيكاجو تجزم فى المادة (١٨) بعدم جواز تسجيل الطائرة تسجيلاً صحيحاً فى أكثر من دولة واحدة، والفرض هنا أننا نكون بصدد عدة سجلات وطنية لأكثر من دولة.

وقد واجهت المنظمة الدولية للطيران المدنى هذه المشكلة بإصدارها سنة ١٩٦٨ لقرار تنظيمى تضمن إقامة «سجل مشترك» بين الدول الأطراف فى أى رابطة لشركات الطيران سواء كان فى صورة مؤسسة أو هيئة على أن تحوزه إحدى الدول الأعضاء فى الرابطة أو تحتفظ كل دولة فيه بجزء من السجل على أن يشترط فى جميع الأحوال مراعاة عدم قيد الطائرة إلا مرة واحدة.

كذلك فقد تحايلت شركة «ساس» بتسجيل طائراتها في الدول الثلاث (السويد والنرويج والدنمارك) بنسبة حصة كل شركة في رأس المال، بحيث تسجل الطائرات التي تدخل في حصة الشركة السويدية في السويد، وطائرات الدنمارك في الدنمارك وطائرات النرويج في النرويج.

وفي مصر فقد قررت المادة (٥٩) من القانون ٢٦ لسنة ١٩٧٦ أنه: «يحدد بقرار جمهوري الجهة الإدارية المختصة بتسجيل الطائرات. ويبين بقرار من الوزير المختص كيفية تسجيل الطائرات في السجلات التي تعد ذلك في الجهة الإدارية المشار إليها، ويبين ذلك القرار قواعد وإجراءات شهر ما يرد على الطائرة من حقوق وتصرفات».

وواضح من نص المادة السابقة الخلط بين التسجيل كإجراء إداري لدواعي الأمن وسلامة وتنظيم حركة الطيران وبين التسجيل اللازم لشهر الحقوق والتصرفات التي ترد على الطائرة.

وقد صدر تنفيذاً للقانون السابق قرار وزير السياحة رقم ٣٦٩ (ط) لسنة ١٩٧٨ محدداً شروط التسجيل في المادة الأولى التي تنص على أنه: تحتفظ الهيئة المصرية العامة للطيران المدني بسجل تقيد فيه جميع الطائرات المصرية والحقوق والتصرفات التي ترد عليها وتشطب منه الطائرات التي تغير جنسيتها والطائرات التي فقدت تماماً، وكذلك الطائرات الهالكة وغير الصالحة نهائياً للاستعمال

ويسمى بالسجل العام، وشددت المادة الثانية والرابعة على ضرورة إرفاق شهادات معينة بطلبات التسجيل هي:

١- شهادة صلاحية الطائرة للطيران.

٢- شهادة تفيد حصول طالب التسجيل على الجنسية المصرية.

٣- شهادة بشطب الطائرة من سجل الطائرات الأجنبية.

٤- شهادة التأمين على الطائرة.

٥- شهادة بالإفراج الجمركي على الطائرة.

٦- عقد ملكية الطائرة أو استئجارها بقصد الشراء أو استئجارها مدة لا تقل عن ستة شهور.

ويلاحظ أن العلامات المميزة للطائرات المصرية بشأن التسجيل هي الحروف A. G. N. وحرفي S. U. بالنسبة للجنسية.

وقد جاء قانون الطيران المدني الجديد سنة ١٩٨١ خلوا من تنظيم مسألة تسجيل الطائرات أو جنسيتها.

ثالثاً: جنسية الطائرات:

كما هو الحال في التسجيل فإنه لدواعي تأمين الطيران ومراقبة الطائرات. وتحديد المسئولية وتعبيراً عن سيادة الدول على أجوائها. تكتسب الطائرات جنسية دولة تسجيلها طبقاً للمادة (١٧) من اتفاقية شيكاجو سنة ١٩٤٤، بغض النظر عن أن الطائرات لا يمكن أن تشعر بمشاعر الانتماء أو الولاء للدولة. وهو الأمر الذي [illegible]

الزاوية لمنح الجنسية للأشخاص الطبيعيين فلا يعد منح الطائرة جنسية ما سوى تحايل قانونى.

وقد نص المرسوم المصرى الصادر سنة ١٩٣٥ فى مادته الثامنة على أن: «كل طائرة مسجلة فى السجل المصرى تكون مصرية الجنسية» كما يجب طبقاً لنفس المادة أن تكون مملوكة لمصريين أو لشركة تضامن جميع الشركاء فيها مصريون أو لشركة توصية جميع الشركاء فيها مصريين أو لشركة مساهمة ذات جنسية مصرية بجانب تمتع غالبية أعضاء مجل الإدارة بالجنسية المصرية وأن يكون رئيس المجلس مصرياً.

وكما هو الحال فى تسجيل الطائرة فقد ثارت مشكلة تعدد الجنسية خاصة فى الحالات التى تكون فيها الطائرة مملوكة لرابطة أو مجمع فى شكل هيئة أو مؤسسة أو شركة متعددة الجنسيات.

والحقيقة أن المادة (١٨) من معاهدة شيكاجو قد أباحت تغيير الجنسية وذلك عن طريق نقل الطائرة من دولة لأخرى.

وتدرج شركة «ساس» فى اتفاقيتها ما يعرف بشرط S. A. S. الذى يعتبر هذه الشركة وطنية فى أى معاهدة تبرمها إحدى هذه الدول.

كذلك فإن مجلس المنظمة الدولية للطيران المدنى (الإيكاو) أكد فى المادة (٢) من قراره الصادر سنة ١٩٦٨ على اعتبار هذا النوع من الطائرات «كأنها متمتعة بجنسية كل دولة من الدول المكونة للهيئة الدولية للاستغلال المشترك».

واستلزمت المادة (٢١) من اتفاقية شيكاجو أن تحمل كل طائرة تعمل فى الملاحة الجوية الدولية علامات جنسيتها وتسجيلها على أن تكون العلامات بارزة وجلية، وأن تكتب الحروف مع أرقام التسجيل وأن توضع علامات الجنسية فى أسفل الطائرة وعلى أعلى سطح من أجنحتها وعلى جانبيها.

كما شددت نفس المادة السابقة على التزام كل دولـــة متعاقـــدة بإبلاغ «الإيكاو» بعلامات الجنسية والتسجيل لإعلان بـــاقى الـــدول بهـــا.

الفصل الثانى

طاقم الطائرة

تمهيد وتقسيم:

كما هو الحال بالنسبة للسفينة فى القانون البحرى فإنه بجانب مالك الطائرة أو مستأجرها، كأطراف أساسيين فى القانون الجوى، فإن هناك عنصر بشرى آخر على درجة كبيرة من الأهمية وهو ذلك الفريق المسئول عن التشغيل الفنى للطائرة وإدارتها وقيادتها بجانب الأفراد المسئولين عن العناية بالركاب والبضائع.

ويشمل الطاقم بذلك: قائد الطائرة والمهندسين الجويين وضباط اللاسلكي والملاحين الجويين والمضيفين وعمال الرادار والميكانيكيين ويسمى هؤلاء «أشخاص الملاحة الجوية».

ويلاحظ أن الملحق الأول من معاهدة شيكاجو قد أشار لعدة تعريفات لأفراد الطاقم وفصل فى أحكام المهندسين الجويين والملاحين، كما فرق فى فئة الطيارين بين الطيار القائد، والطيار المساعد، والطيار الخاص، والطيار التجارى، والطيار التجارى الممتاز، وطيار الخط الجوى والطيار المدرب، ويستبعد من وصف الطاقم هؤلاء الذين يقومون بالخدمة الأرضية: كموظفى الصيانة والمضيفين الأرضيين وموظفى الإرشاد وغيرهم من موظفى المستغل. ونفرد المبحث الأول من هذا الفصل لدراسة التنظيم القانونى لطاقم الطائرة ورغم أن قائد الطائرة يعد واحداً من الطاقم

إلا أنه بالنظر لما له من سلطات وما عليه من مسئوليات خاصة فإننا نرى إلقاء الضوء على نظامه القانوني بشكل منفرد في المبحث الثاني.

المبحث الأول

التنظيم القانونى لطاقم الطائرة

تعريف الطاقم:

يرى جانب كبير من الفقه أن الطاقم هو «مجموعة الأفراد التى توجد على متن الطائرة بصفة مستمرة للقيام بالمهام التى تستلزمها الرحلة من مهام فنية أو خدمة الركاب».

وعرفت المادة الأولى من مشروع قانون الطيران العربى عضو الطاقم بأنه: «شخص مكلف من قبل المستثمر بواجبات على طائرة أثناء فترة الطيران».

وقد كررت المادة الأولى من قانون سنة ١٩٨١ نفس هذا النص السابق فى تعريفها لعضو الطاقم.

ونرجح - من جانبنا - التعريف الفقهى الأول لأن إبرازه لارتباط الطاقم بمهام الرحلة الجوية يتضمن بالضرورة علاقته بمستثمر الطائرة.

ويستدعى دراسة التنظيم القانونى للطاقم إلقاء الضوء على إجازات الطاقم وعقد العمل الجوى.

أولاً: إجازات الطاقم:

نصت المادة (٣١) من القانون الفرنسى سنة ١٩٢٤ على ضرورة حصول أعضاء الطاقم على إجازات عملية تؤهلهم - طبقاً لاختصاصاتهم للعمل على متن الطائرة.

وقد كررت مجموعة الطيران المدنى الفرنسي سنة ١٩٥٥ أحكاماً مشابهة بعد تقسيمها للطائرة إلى ثلاث أقسام يضم أولها: قائد الطائرة، والطيارين. ويضم الثانى الميكانيكيين الجويين وأخصائى اللاسلكي والرادار. ويضم الثالث المضيفين ومن فى حكمهم.

وقد استلزمت تلك المادة حمل هؤلاء الأعضاء للإجازات العملية اللازمة لكل تخصصاتهم.

وقد أشارت المادة (٣٢) من اتفاقية شيكاجو لضرورة اعتراف الدول المتعاهدة بصحة الإجازات الممنوحة أو المعتمدة من الدول المتعاهدة المسجلة بها الطائرة شريطة أن تكون هذه الإجازات معادلة أو أعلى من الحد الأدنى الذى يمكن أن تقرره المعاهدة من وقت لآخر للصلاحية للعمل ضمن طاقم الطائرة. كذلك أنصب الملحق الأول لاتفاقية شيكاجو على بيان المواصفات الصحية والمؤهلات الفنية التى يتعين توافرها فى كل من يعمل على متن الطائرة.

وفى مصر اشترطت المادة الأولى من القرار الوزارى رقم ٢٧ لسنة ١٩٣٢ – بشأن الشروط والإجراءات اللازمة لمنح إجازات لقيادة الطائرات الخاصة غير المستعملة للنقل العام أو للأعمال الهوائية – على من يتولى قيادة طائرة مقيدة بالسجل أن يكون حائزاً لإجازة صادرة أو معتمدة من السلطة المصرية، مع اجتيازه الكشف الطبي بنجاح وأن يقدم دليلاً كافياً على تعلمه الطيران وممارسته لــه.

كذلك أكدت الفقرة الثانية من المادة الثالثة من مرسوم ١٩٣٥ بشأن تنظيم الملاحة الجوية. على ضرورة حيازة أفراد طاقم الطائرة لشهادات وإجازات صادرة أو معتمدة على الوجه الصحيح من السلطة المختصة فى الدولة التى سجلت بها الطائرة.

واستبعدت المادة الثامنة من القرار الوزارى رقم ١٥ لسنة ١٩٤٢ – بشأن الشروط العامة للطيران بالقطر المصرى – من قيادة طائرة تقوم بالنقل العام بالأعمال الهوائية كل من لا يكون حاملاً إجازة طيران للنقل العام وللأعمال الهوائية لأنواع الطائرات التى يقودها.

وأشارت المادتان ٤٧، ٤٨ من القانون رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ لإجازات الطاقم فاشترطت الأولى فيمن يعمل عضواً فى هيئة قيادة أية طائرة تعمل فى إقليم الجمهورية أن يكون حائزاً على إجازة سارية المفعول طبقاً للقواعد المعمول بها فى دولة تسجيل الطائرة. وقررت المادة (٤٨) أن صدور إجازة عضو هيئة القيادة لطائرة مصرية يكون من سلطات الطيران المدنى أو تعتمد منها.

وقد نصت المادة (٥٢) من القانون سالف الذكر على أنه: «فى حالة عدم توافر أفراد ممن يحملون إجازات صيانة الطائرات اللازمة لمواجهة استخدام شركات الطيران المصرية من طرازات جديدة، يجوز للسلطات منح تصاريح مؤقتة لمهندس الصيانة ممن يتوافر لهم الخبرة الطويلة للقيام بواجبات حاملى هذه الإجازات بعد التأكد من قدرتهم».

ومن البديهى عدم استلزام تلك الإجازات الفنية بالنسبة لغير من يقومون بالمهام الفنية للطائرات كموظفى اللاسلكى والرادار، والمهندسين الجويين، والملاحين فلا يستدعى حصول أفراد من الطائرة أو المضيفين أو عمال النظافة على إجازات فنية معينة.

ثانيا: عقد العمل الجوى:

من المسلم به أن علاقة أفراد الطاقم بمستغل الطائرة هى علاقة تعاقدية مصدرها عقد العمل.

وعادة ما يتطلب الأمر فى مقابل الأجر، والتعويضات التى يستحقها أفراد الطاقم فى أحوال مخالفة المستثمر لالتزاماته، وما يقدمه المستثمر من وجبات وأماكن إيواء فى الدول الأجنبية وأجر ساعات العمل الإضافية والتأمين على الطاقم ضد المخاطر إلقاء عبء بعض الالتزامات كذلك على الطاقم فعلى الطاقم واجب الحفاظ على أمن الطائرة وعدم تعريضها للخطر، وتوضيح كيفية استخدام الركاب لأحزمة المقاعد ومنافذ الطوارئ وأجهزة الأوكسجين وكذلك الامتناع عن تناول المسكرات أو المخدرات أثناء الطيران واحترام أوامر قائد الطائرة.... الخ.

وبجانب تلك الالتزامات الشائعة فإن شركات الطيران قد تضيف بعض الاشتراطات الأخرى كشرط عدم زواج المضيفات، أو ضرورة الانصياع أثناء فترة الطيران لأداء أى عمل يأمر به قائد الطائرة حتى ولو لم يكن ذلك العمل واردا فى شروط العقد أو ارتداء زى معين... الخ.

وقد اشترطت المادة (١٦٢) من القانون الفرنسي أن يكون العقد مكتوبا، وأن يتضح فيه الحد الأدنى لما يتقاضاه عضو الطاقم من أجر والتعويضات المقررة في حالات الفصل أو الاستغناء عن خدماته وفترة إنذاره. كما قررت نفس المادة أنه ما لم يكن يتعلق بخدمة مرفق عام، فإنه لا يجوز إلزام أعضاء الطاقم على العمل الجوى في منطقة تسودها الاضطرابات المدنية أو الحربية إلا بناء عنى تطوعهم على أن يفرغ ذلك في عقد خاص يضمن لهم بوضوح المخاطر التى قد يتعرضون لها.

مع ذلك فقد أشارت المادة (١٦٦) على أن عضو الطاقم غير ملزم بأداء أى عمل اخر مغاير للعمل الموضح بعقد عمله إلا في حالة واحدة هي حالة صدور أمر إليه من قائد الطائرة وهى في الجو وذلك في كل مرة يتعذر فيه استخدام الوسائل الفنية.

ويميل الفقه والقضاء في فرنسا إلى التقريب بين أحكام العلاقة التعاقدية بين عضو الطاقم وشركات الطيران التى تعمل على خطوط جوية منتظمة وبين أحكام العلاقة اللائحية التى يخضع لها المرافق العامة باعتبار ذلك النوع من الخطوط الجوية أحد المرافق العامة الدولية.

ونظرا لخلو التشريع الجوى في مصر من معالجة أحكام عقد العمل الجوى فإنه لا مفر من الخضوع في ذلك للقواعد العامة في عقد العمل المنصوص عليها في القانون المدنى، وقانون العمل رقم ١٣٧ لسنة ١٩٨١ وقانون التأمينات الاجتماعية.

وقد أجاز قرار وزير العدل رقم ٦٢ لسنة ١٩٦٠ استخدام العامل أكثر من أحد عشرة ساعة إذا كان ممن يشتغلون في أعمال نقل الركاب أو البضائع بالجو.

وقد تقرر في المادة (٨٦) من قانون سنة ١٩٨١ تفويض سلطات الطيران المدني في إصدار قرارات تحدد أوقات الطيران وفترات العمل والراحة لأعضاء الطاقم. كذلك استلزمت المادة (٨٧) ضرورة احتفاظ مستغل الطائرة – لكل عضو من أعضاء الطاقم – بسجل كامل يوضح فيه ساعات الطيران.

كذلك قررت المادة (١٣٨) ضرورة قيام مستغل الطائرة بالتأمين على مستخدميه من أخطار الطيران وذلك دون أية أحكام تفصيلية في هذا الصدد.

ومن المسلم به فقهاً أنه لا يجوز مخالفة بنود العقد لأحكام التشريعات أو النظام العام.

المبحث الثانى

النظام القانونى لقائد الطائرة

مقدمة وتقسيم:

منذ فجر التاريخ اتفق الأفراد علـــى ضــرورة وجــود قائــد لمسيرتهم فى أى مجتمع يكونون، وسلمت الشرائع السماوية بذلك لما فيه مصلحة المجموع. وعلى ذلك فقد منح المشرعون ربابنة الســفن سلطات واسعة على كل ما هو تحت إمرتهم من ثروة بحرية وأرواح بشرية.

والحقيقة أن مركز قائد الطائرة يقترب كثيراً من مركز ربــان السفينة بل يزيد عليه لما يتطلبه أمن وسلامة الطيران من احتياطات ومحاذير أكبر من تلك المعروفة فى البيئة البحرية.

ومما لاشك فيه أن النظام القانونى لقائد الطائرة ينبغى تقســيم دراسته إلى فرعين توضح فى الفرع الأول منهما «سـلطات قائــد الطائرة» ونتناول فى الفــرع الثانـــــى المســئولية المدنيــة لقائــد الطائرة.

الفرع الأول

سلطات قائد الطائرة

كما هو الحال بالنسبة لربان السفينة فإنه يحلو لبعض الفقـــه – خاصة الفرنسى – ترديد عبارة أن قائد الطائرة هو «السيد بعد الله» LE MAITER APRES DIEU ويتمتع قائد الطائرة بثلاثة أنواع من السلطات السياسية هي: سلطات الفنية وسلطاته الإدارية وسلطاته التجارية.

أولاً: سلطات قائد الطائرة الفنية:

لعل اهتمام المعاهدات الدولية بالسلطات الفنية لقائد الطائرة – كما رأينا – مرده خطورة تلك السلطات وأهميتهـــا. وتنقســم تلــك السلطات عادة تبعاً لمراحل قيام الرحلة الجوية وهى: مرحلة ما قبل الإقلاع ثم المرحلة التى تكون فيها الطائرة فى الجو منذ إقلاعها إلى ما قبل هبوطها ثم مرحلة هبوطها فى مطار الوصول.ونتناول تباعاً بالدراسة سلطات قائد الطائرة خلال تلك المراحل.

أ- مرحلة ما قبل الإقلاع:

على قائد الطائرة فى هذه المرحلة التأكد من سلامة أجهزتهـــا وكفاية وقود الطائرة لمواصلة الرحلة الجوية حتـــى ولـــو صـــادفت الرحلة بعض الظروف التى قد تطيل من مسافتها بعد تغييـــر خـــط السير. كذلك فإن على قائد الطائرة أن يقوم بدراسة التقارير المناخية

والأرصادية للظروف التى يمكن أن تكون عليها الأجواء التى سيحلق بها فى خط سيره.

على قائد الطائرة كذلك التأكد من ملاءمة الوزن الذى ستحمله الطائرة لحمولتها وسلامة توزيع حمولاتها أو خطورة التحليق لحمولات معينة كما لو كانت مواد متفجرة أو قابلة للاشتعال.

وطبقاً للملحق الثانى من معاهدة شيكاجو فإنه فى حالة الطيران الذى يتم بواسطة أجهزة ويعرف باسم (I. F. R) وليس بالرؤيا ويعرف باسم (V. F. R) فإن على قائد الطائرة تحرير ما يسمى «بخطة الطيران» وهى عبارة عن خط السير الذى سيتبعه غالباً فى رحلته موضحاً فيه تفصيلات تتعلق بساعة قيامه، ومكانه، ومطار الوصول، وما سيمر به من مناطق، وسرعاته فى كل مكان، ومستويات ارتفاعه التى يجب أن يبلغ بها مطار كل دولة يمر من فوقها، وحمولة الطائرة، واسم مستغلها وعدد من معه من أعضاء الطاقم... الخ.

وتبلغ باللاسلكى أو الشفرة إلى مطارات التى تمر بها الطائرات لتأمين سلامتها، ولا يجب التغيير فى هذه الخطة مرة أخرى إلا بعد استئذان سلطات المراقبة الجوية.

ويستطيع قائد الطائرة تأجيل أو إيقاف الرحلة حتى ولو خالف فى ذلك تعليمات المستغل مادام قد أسس قراراه على أسباب قوية يستوجبها أمن وسلامة الرحلة.

ويلاحظ أن أخطاء قائد الطائرة فى هذه المرحلة تحرمه من الاستفادة بالحد الأقصى للتعويض لو تسبب فى أضرار لحقت بالغير.

(ب) مرحلة الإقلاع:

وتعد الطائرة فى هذه المرحلة بمجرد إغلاق أبوابها الخارجية بعد صعود الركاب إلى حين اللحظة التى يتم فيها فتح هذه الأبواب لمغادرة الركاب للطائرة.

من هذا المنطق فإن قائد الطائرة يجب أن تكون له سلطات واسعة قد تتداخل مع سلطات ملاك الطائرة أو مستغليها وسلطات المطارات. ولاشك فى أنه قد حدث اهتمام مبكر بالمركز القانونى لقائد الطائرة ولكن انصب جل اهتمام المعاهدات فى هذا الشأن على اختصاصات ومسئوليات قائد الطائرة من الناحية الفنية وهو ما حدث فى المادة (١٢) وما بعدها من معاهدة باريس سنة ١٩١٩ والملحق السادس من معاهدة شيكاجو والمادة (٢٥) وما بعدها من معاهدة هافانا وتناولت هذه المعاهدة موضوع حقوق وواجبات قائد الطائرة، وطالبت بضرورة تطبيق نفس الأحكام المتعلقة بربانية السفن فى التشريعات الوطنية على قادة الطائرات.

وفى سنة ١٩٢١ قدمت اللجنة الدولية الفنية لخبراء الطيران مشروعاً تمت الموافقة عليه سنة ١٩٤٦ فى القاهرة بعد دراسته مدة طويلة ومع ذلك لم يظهر هذا المشروع للآن.

بعد ذلك ظل هناك إحساس بعدم اكتراث المعاهدات الدولية بتحديد المركز القانونى لقائد الطائرة إلى أن ظهر الاهتمام الدولى

بموضوع خطف الطائرات عنوة والجرائم والتصرفات والأفعال التى تقع على متن الطائرة وهى فى حالة طيران فى معاهدة طوكيو سنة ١٩٦٣، فسلطت المادة الخامسة وما بعدها الضوء على سلطات قائد الطائرة فى هذه الأحوال فقط.

على أية حال فإن هناك – مع ذلك بعض الأحكام المتناثرة فى خصوص هذا الموضوع فى المعاهدات المختلفة.

وللأسف فقد عالج القانون المصرى رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ هذا الموضوع – مثل المعاهدات الدولية – من زاوية سلطات ومسئوليات القائد من الجانب الفنى فقط وذلك كما فى المادة (٤٥) التى تلزم قائد الطائرة بدراسة ما يتوفر من التقارير والتنبوءات الجوية والمعلومات الملاحية الخاصة بالرحلة.

ويجب على قائد الطائرة فى هذه الرحلة إتباع أوامر السلطات الأرضية المنوط بها تنظيم حركة الملاحة الجوية.

ومتى أقلع قائد الطائرة فإن عليه الالتزام بالقواعد الفنية المتعارف عليها فى طيرانه، واتباع «خطة الطيران» التى حررها بنفسه إلا فى حالة وقوع بعض الأمور التى تجعله يغير من خط السير حتى لو خالف فى ذلك رأى السلطات الأرضية وقواعد المرحة المتعارف عليها.

ويلتزم قائد الطائرة بمواجهة أى ظروف طارئة بقرارات جريئة وسريعة للتصدى لمقتضيات تلك الظروف. بل إن له – كما

هو الحال فى نظام الخسارات العمومية فى البحر – إلقاء جزء من الحمولة لضمان سلامة الرحلة.

وأخيراً فإن من حق قائد الطائرة قطع الرحلة بناء على أسباب ضرورية تدفعه لذلك.

(جـ) مرحلة الهبوط:

ينبغى على قائد الطائرة الحرص التام فى مراعاة القواعد الفنية فى الهبوط من حيث سرعة الطائرة والانصياع لتعليمات برج المراقبة، وأنوار وإشارات المرجة، ومستويات الانخفاض.

وعقب وصول الطائرة بسلام إلى أرض المطار ألزم الملحق الثانى من اتفاقية شيكاجو قائد الطائرة بسرعة تقديم تقرير ينهى فيه خطة طيرانه ويعلن فيه تمام رحلته.

ثانياً: سلطات قائد الطائرة الإدارية:

تتعلق هذه السلطات بحفظ الأمن والنظام على متن الطائرة ولن يكون ذلك إلا فى مواجهة أفراد الطاقم الذى يعتبر القائد عميدهم والرئيس الأعلى لهم من الناحيتين الفنية والإدارية وفى مواجهة الركاب.

ويعزو جانب من الفقه اكتساب قائد الطائرة لهذه السلطات بتفويض من السلطات العامة فى الدول وهو الأمر الذى لا يجوز لمستغل الطائرة أن ينص فى عقد العمل على حرمان قائد الطائرة من هذه السلطات. وعلى ذلك فإن المادة (١) من القانون ٢٨ لسنة

١٩٨١ قد نصت على أنه «على جميع الأشخاص الموجودين على متن الطائرة تنفيذ أية أوامر أو تعليمات يصدرها قائدها لضمان سلامة الطائرة وما عليها من أشخاص وأموال تأميناً لسلامة وانتظام الملاحة فعلى أفراد الطاقم الانصياع الكامل لأوامر قائد الطائرة أثناء وجود الطائرة فى حالة طيران. بل وله تكليفهم بأعمال مغايرة لتخصصاتهم متى استلزمت الظروف ذلك.

أما بالنسبة للركاب فسلطات قائد الطائرة واسعة وتتضمن تدابير وقائية وأخرى قمعية فله بداءة رفض أخذ راكب يعتقد فى خطورته على الرحلة الجوية. وقد أشارت المادة السادسة من معاهدة طوكيو سنة ١٩٦٣ إلى أن لقائد الطائرة متى اعتقد بصورة يقينية أن راكب قد ارتكب أو فى طريقه لارتكاب مخالفة أو جريمة تعرض أمن الطائرة وسلامتها للخطر أو أمن وسلامة المسافرين أو البضاعة كمحاولة فتح باب الطائرة أو الاعتداء على الركاب أن يتخذ كافة الإجراءات الضرورية والمناسبة لضمان سلامة الطائرة وإعادة النظام فيها بما فى ذلك إجراءات القسر الضرورية.

كما أن له بناء على نص المادة الثامنة من المعاهدة أن يأمر بقيد مثل هذا الراكب بالسلاسل أو الحبال أو أن يتخذ حياله أى إجراء كإعطائه عقاراً مخدراً وله فى سبيل ذلك أن يأمر أحد رجال الطاقم بمساعدته أو أن يطلب هذه المساعدة ممن يتطوع لها من المسافرين كما أن لقائد الطائرة أن ينزل هذا الراكب فى أول محطة جوية فى الطريق ويسلمه إلى السلطات المختصة على أن يقدم تقريرا عما نسب إليه من مخالفات أو جرائم.

وتخول المادة (١٤٦) من القانون المصرى لقائد الطائرة فى حالة اعتقاد لأسباب معقولة أن شخصاً قد ارتكب أحد الجرائم أو أى فعل قد يعرض سلامة الطائرة للخطر أن يتخذ ما يراه من تدابير ضرورية وقمعية كالتحفظ عليه. أو تفتيشه أو حبسه وله أن يأمر باقى أعضاء الطاقم بمعاونته فى ذلك كما يجوز أن يطلب هذه المعونة من الركاب ولكن لا يجوز إجبارهم على ذلك.

وألقت المادة (١٤٧) على عاتق قائد الطائرة الالتزام بإخطار السلطات فى الدولة التى تهبط الطائرة فى إقليمها بإنزال الشخص المذكور مع بيان أسباب ذلك على أن يقدم عند الهبوط عناصر الإثبات والمعلومات المتوفرة لديه. وعلى سلطات الضبط الحكومية أن تتخذ كافة الإجراءات اللازمة لإعادة سيطرة قائد الطائرة عليها إذا فقدها ويسمح الركاب الطائرة بمواصلة رحلتهم بأسرع ما يمكن. وتعد التدابير الوقائية أو القمعية التى يملك قائد الطائرة القيام بها اختيارية له فهو يتخذها لو اعتقد بتهديد مؤكد لسلامة وأمن الطائرة فله أن يتخلى عن القيام بها لو اعتقد بغير ذلك.

وقيام قائد الطائرة باتخاذ أى تدبير من هذه التدابير السابقة حيال الراكب ينبغى أن يستند لأسباب ضرورية.

ثالثاً: سلطات قائد الطائرة التجارية:

كما هو الحال فى القانون البحرى فإن قائد الطائرة يعد مثل ربان السفينة نائباً عن مالكها أو مستغلها. بناء على ذلك فإن عليه إتمام الرحلة الجوية بنجاح وهو ما قد يقتضى منه فى كثير من الأحيان مواجهة الكثير من المواقف الضرورية ببعض التصرفات

التى قد ينجم عنها التزامات على عاتق المالك أو المستغل. من هذه التصرفات على سبيل المثال إبرام عقد قرض أو تعيين بعض أفراد للطاقم أو فصل البعض منهم أو التزود بالوقود أو المؤن، أو إجراء بعض الإصلاحات اللازمة أو شراء بعض المشتروات الضرورية لسلامة وأمن الطائرة. ولا يوجد فى القانون المصرى أية أحكام فى هذا الصدد.

وقد نصت المادة الثالثة من المشروع الذى أعدته اللجنة الفنية لخبراء الطيران سنة ١٩٤٧ على أنه لقائد الطائرة الحق فى إجراء التصرفات الآتية دون حاجة إلى تفويض خاص:

(١) إجراء المشتريات اللازمة لإتمام الرحلة.

(٢) الإصلاحات الضرورية للطائرة لإتمام الرحلة.

(٣) مباشرة أى تصرف أو إنفاق المبالغ الضرورية لتأمين سلامة الركاب وأعضاء الطاقم.

(٤) إجراء القروض اللازمة لمباشرة التصرفات سالفة الذكر.

(٥) تعيين أعضاء طاقم جدد لفترة الرحلة عوضاً عن غيرهم متى كان ذلك ضرورياً لإتمام الرحلة.

ويثور التساؤل حول إمكانية قيام قائد الطائرة بهذه التصرفات على غرار ربان السفينة رغم أن رحلات السفينة قد تستغرق فترة طويلة جدا بالمقارنة برحلة الطائرة وإمكانيات قائد الطائرة فى الاتصال باستمرار وبسرعة كافية بمالك الطائرة أو مستغلها. كذلك

فإنه مما يزيد من أهمية هذا التساؤل أنه غالباً ما يوجد لشركات الطيران مكاتب تمثيل في معظم نقاط توقف طائراتها أثناء الرحلة، وهو ما يمكن قائد الطائرة من الحصول على التفويض أو الإذن بالتصرف وغالباً ما سيكون المالك قد أبرم عقود طويلة الأجل للتزويد بالوقود والمؤن مع شركات الخدمة الأرضية. مع ذلك يعترف معظم الفقه بتلك الصلاحيات لقائد الطائرات عند الضرورة في الهبوط الاضطراري في الأماكن النائية البعيدة عن العمران وفي حالات رحلات «التاكسي الجوى» الذى ليس له خطوط نقل منتظمة، وبالتالي لن يكون للمالك أو المستغل ممثلين في نقاط التوقف في معظم الأحيان.

وتنص المادة (١٦١) من القانون الفرنسي على أن لقائد الطائرة الحق، إذا استحال عليه تلقي التعليمات من المستغل في إبرام التصرفات التي تستلزمها الرحلة وسلامة وأمن الطائرة دون الحاجة إلى إذن خاص أو تفويض، فله أن يجري كافة المشتريات اللازمة وإجراء الإصلاحات الضرورية للطائرة وعقد القروض للإنفاق منها وتعيين أعضاء إضافيين للطاقم وفصل البعض منهم عند الضرورة. غير أنه لا يجوز لقائد الطائرة دون إذن خاص أو تفويض أن يقوم برهن الطائرة أو يقرر أى حق عيني آخر عليها.

الفرع الثانى

المسئولية المدنية لقائد الطائرة

أمام تلك السلطات الواسعة التى يملكها قائد الطائرة وصلاحياته الكافية لأداء وظائفه فإنه – فى المقابل قد تترتب مسئوليته عند إخلاله بالتزامات كثيرة تثقل كاهله.

فمن المعلوم أن التشدد الواضح فى ضرورة تمتع قائد الطائرة بإجازات فنية خاصة، والاحتياطات الكثيرة التى يجب مراعاتها فى صلاحية الطائرة للطيران تعنى أن أداء قائد الطائرة لها ليس من الأمور الهينة بل هى على العكس مهمة شاقة يتعامل فيها قائد الطائرة كل لحظة مع أجهزة معقدة، ويواجه فيها كثيرا أحوال جوية سيئة كما فى أحوال تعذر الرؤية. أو المطبات الهوائية الخطيرة التى قد تتعرض لها الطائرة، أو العواصف الشديدة، أو المنخفضات الهوائية.

كذلك فإن على قائد الطائرة باستمرار أن يكون على اتصال بالسلطات الأرضية وعليه مواجهة ما يترتب على الأعطال والأخطار الفنية المتوقعة وغير المتوقعة وأن يتخذ قراره الذى يجب أن يكون سليماً من الناحية الفنية فى ثوان معدودة وإلا فقد يكون البديل هو تحول الأمر تحولاً دراميا مثيراً يتمثل فى كثير من الأحيان فى تحطم الطائرة ومصرع روادها جميعاً.

وإذا سلمنا بأن مسئولية قائد الطائرة تكون عـ ـية فى مواجهــة مالك الطائرة أو مستغلها فى حالة إثبات الأخير لمخالفة قائد الطائرة للوائح وأحكام عقد العمل أو قانون الطيران المدنى. فقد يترتب على تلك المخالفة مسئولية جنائية أيضا فى بعض الأحوال.

مع ذلك فإننا نولى الأولوية هنا لدراسة المسئولية المدنية لقائد الطائرة دون غيرها.

وطبقا للمادة (١٦٢) من القانون المدنى فإن شركات الطيــران ستعد الطرف المتبوع المسئول عن أعمال تابعها قائد الطــائرة. ولا يميل الفقه والقضاء للتوسع فى نطاق هذه المسئولية لصالح المسافرين حتى ولو خالف قائد الطائرة بتصرفاته أوامر وتعليمــات مالــك أو مستغل الطائرة إذا كانت تتفق مع دواعى الأمن والسلامة.

وإذا كان على المضرور ضرورة إثبات خطأ قائــد الطــائرة وتسببه فيما أصابه من ضرر فإنه ينبغى الالتفــات إلــى أن معظــم أخطاء قائد الطائرة تكون أخطاء فنية فى قيادة الطائرة، وعليه فــإن مناط إثبات ذلك الخطأ هو التساؤل الآتى: هل قــام قائــد الطــائرة بمراعاة القواعد والأصول الفنية فى قيادته للطائرة وبذل فى ســبيل ذلك العناية اللازمة وفقاً للظروف المحيطة به؟

لو كانت الإجابة بالإيجاب لانتفت مسئولية قائد الطــائرة مــع العلم بأنه من الصعوبة بمكان سواء على المضرور أو ورثته إثبات تلك الأخطاء الفنية كما أنه من ناحية أخــرى لا يمكــن افتــراض مسئولية قائد الطائرة لأنه ليس حارسا فهو لا يحوز الطائرة لحسابه

الخاص بل لاستخدامها لصالح فينتفى بذلك العنصر المعنوى للحراسة لديه.

ونود أن نلقى الضوء هنا على ضرورة التمييز بين الخطأ الفنى وبين إساءة التقدير بجانب فحص مدى مسئولية قائد الطائرة.

(أ) التمييز بين الخطأ الفنى وإساءة التقدير:

إذا كان لابد لمساءلة قائد الطائرة من ارتكابه لخطأ فى القيادة فإنه ينبغى الحذر من الخلط بين ذلك الخطأ فى القيادة وبين غلط سوء التقدير الذى قد يقع فيه قائد الطائرة وهو ما يجب أن يميزه الخبراء والفنيون لمساعدة القاضى فى التقدير والاقتناع.

فهناك – فى واقع الأمر – فرق دقيق بين تقصير قائد الطائرة فى اتباع الأصول الفنية وقواعد الملاحة (مثل محاولة الهبوط ليلا رغم تحذيره بسوء الرؤية الرأسية والأفقية على أرض المطار أو الاستمرار فى التحليق رغم علمه بقرب نفاذ الوقود أو الطيران على إرتفاعات غير مسموح بها أو استخدام الرؤية بدلاً من استخدام الأجهزة فى وقت كان المناخ فيه سيئ والجو ملبد بالغيوم... الخ) وبين الغلط فى التقدير الذى يندرج فى مجال «القدرية» Fatalisme.

الغلط فى التقدير هذا يعنى أن يواجه قائد الطائرة بظروف استثنائية تجعله بالخيار بين عدة بدائل فيختار أحد تلك البدائل فيترتب الضرر. فهنا فى الحقيقة تكون للظروف الاستثنائية الدور الأول فى التسبب فى الضرر لا سوء تقدير قائد الطائرة وعلى القاضى أن

يضع نفسه – بناء على تقارير الخبراء الفنيين – في موقف قائد الطائرة فإن وجد أن قائد الطائرة – وفقاً للظروف التي واجهها – قد أساء التقدير ولم يأل جهداً في اتباع الأصول والقواعد الفنية، فلا يجب أن تترتب مسئولية قائد الطائرة أما إن وجد أن قائد الطائرة قد أهمل الأخذ بكل الحلول والبدائل التي تقتضيها الأصول والقواعد الفنية فهنا فقط يجب على القاضي ترتيب مسئولية قائد الطائرة.

والأمثلة القضائية على سوء التقدير كثيرة نذكر منها مثلاً: اضطرار قائد الطائرة للهبوط ولم يجد مكاناً لهبوطه سوى حديقة ومكان منبسط آخر غير ممهد فاختار المكان الأخير فارتطمت طائرته بقوة بالأرض. كذلك الحال عندما كانت إحدى الطائرات النفاثة الضخمة تحلق في سماء المكسيك وكان على قائد الطائرة أن يتسلق قوساً من السحب بين عاصفتين رعديتين ليصل إلى السماء الزرقاء الصافية فارتطمت على ارتفاع ١٨٠٠ متر بمطب هوائي ولاحظ قائد الطائرة أن مؤشر السرعة هبط في الحال إلى درجة الصفر وبسرعة ضغط على الزر الخاص لتخفيف مقدمة الطائرة لكي يحصل على سرعة أكبر ولكن الطائرة اختل توازنها واندفعت بسرعة مهولة نحو الأرض، ولما فشل قائدها في السيطرة عليها وضع المحركات الأربعة في اتجاه عكسي فارتفعت الطائرة إلى أعلى ولكن أحد محركاتها انفصل عنها في الحال.

(ب) مدى مسئولية قائد الطائرة:

ثبوت المسئولية التقصيرية لقائد الطائرة تستتبع التزامه بدفع التعويضات لجبر ما لحق المضرور أو ورثته من خسارة أو ما فاتهم

من كسب، وإذا كانت المسئولية على عاتق شركة الطيـران ذاتهـا كاملة فإن المادة (١١) من اتفاقية روما سنة ١٩٥٢ بشأن الأضرار على السطح والمادة (٢٢) المعدلة من اتفاقية فارسوفي سـنة ١٩٢٩ بشأن النقل الجوى الدولي تضعان حداً أقصى لمسـئولية المسـتغل الجوى فهل يستفيد قائد الطائرة من هذه النصوص أو تظل مسئوليته حين يثبت خطئه وعلاقة السببية بينه وبين الضرر بلا حـدود كمـا رأى جانباً من الفقه ؟

عارض ذلك الرأى الفقهى الأخير اتجاه آخر فى الفقه والاتحاد الدولي لجمعيات طيارى الخطوط في المـؤتمر الخـامس المنعقـد ببروكسل فى إبريل سنة ١٩٥٠ وارتأى ذلك الفريـق مـن الفقـه ضرورة استفادة قائد الطائرة كتابع لمستغل الطائرة – من هذا الحـد الأقصى بجانب اتفاق ذلك مع قواعـد العدالـة ومقتضـيات النقـل الجـوى.

وقد انتهى ذلك الجدل بتعديل الاتفاقية ببروتوكول لاهاى سـنة ١٩٥٠ حيث قررت المادة (١٣) من جواز استفادة تابعى الناقل لـو رفعت عليهم الدعوى بتحديد المسئولية الواردة بالاتفاقية.

وقد تأكد ذلك فى اتفاقية جوادا لاجارا سـنة ١٩٦١ – بشـان تابعى الناقل الفعلى أو الناقل المتعاقد مادام أن هؤلاء التابعين كـانوا يعملون فى حدود وظائفهم ولم يرتكبوا أى غش أو تدليس كان السبب فى الحادث. كما تأكد ذلك أيضاً فى المادة (١١) مـن بروتوكـول جواتيمالا سيتى فى ٨ مارس سنة ١٩٧١.

الباب الثانى

سيادة الدولة على غلافها الهوائى

وضرورات الطيران التجارى

مقدمة:

منذ فجر الطيران وحتى الآن تدور رحى الصراع بين أعضاء المجتمع الدولى المواءمة بين اعتبارات سيادة الدولة على ما يعلوها من طبقات الجو وبين مبدأ حرية النقل الجوى البرى.

ولا يخفى على فطنة أحد أن المدافعين عن اعتبارات السيادة فى معظم الأحيان هم تلك الدول التى تخلفت عن ركب التطور الصناعى ثم التكنولوجى فلا يوجد لديها تلك الأساطيل الجوية الضخمة لنقل الركاب والبضائع، وبالتالى فلا يوجد لديها – أيضا – ذلك الحافز الدافع على تأييد الحرية المطلقة للطيران التجارى، كذلك فإن هذه الطائفة من الدول لم تمح من ذاكرتها بعد تلك الويلات الرهيبة التى خلفتها حربين عالميتين طاحنتين ولازال أزيز الطائرات المدمرة فى هذه الحروب فى أجوائها يصم الآذان.

لم يعُد أمام تلك الدول إذن لكى تصل للحاق بركب الشمال المتقدم سوى أن تعتصم بحقها الموروث على ما يعلو أقاليمها من طبقات الجو بعد ما تبين لها تلك الأهمية المتعاظمة لاستخدام الفضاء الجوى فوقها.

فى المقابل فإن دول الشمال التى امتلكت ناصية التقدم التكنولوجى ودانت لها السطوة على الأجواء – تقف بالمرصاد لمحاولات دول الجنوب فى التمسك بنظريات السيادة، فهى لا تمل من المطالبة باستمرار بالحرية المطلقة للطيران التجارى دون قيود [illegible] الدول الغنية والمتخلفة. وقد انتقلت تلك المشكلة [illegible] عن

المجال السياسى الدولى إلى المجال الفقهى وتم طرحها أيضا علـــى موائد المعاهدات حتى تم الوصول إلـــى معاهــدات شــيكاجو ســنة ١٩٤٤، تلك المعاهدة التى أرست الحلول التوفيقية فى هذا الموضوع ونتناول أحكامها فى الفصلين التاليين.

تقسيم:

نقسم البحث فى هذا الباب بناء على ما سبق إلى فصلين نتناول فى الأول منهما سيادة الدولة علـــى غلافهـــا الهـــوائى.فـــى الفقـــه والنصوص الوطنية، ونعالج فى الفصل الثانى موقف معاهدة شيكاجو من مشكلة الجو الحر والجو المنظم.

الفصل الأول

سيادة الدولة على غلافها الهوائى

فى الفقه والنصوص الوطنية

تمهيد وتقسيم:

نقصد من اصطلاح «الغلاف الجوى» طبقات الجو العليا حتى منطقة انعدام الهواء والجاذبية وهى بداية الفضاء الخارجي.

ولاشك أنه كان من البديهي أن تثار نفس المشكلة سالفة الذكر فى المجال الفضائى فوق أقاليم الدول حيث تستخدم أقمار التجسس وسفن الفضاء والأجهزة العلمية المتطورة المستخدمة فى التطوير والبث التلفزيونى وغيرها... وهو ما تعالجه أحكام ونظريات فقهية أخرى فى القانون الدولى العام، بل وتم التوصل لمعاهدة «الاستخدام السلمي للفضاء» بتاريخ ٢٧ يناير سنة ١٩٦٧ لفض ذلك التنافس الكلاسيكي بين ما تزعمه الدول من حقوق على أجوائها العليا إلى مالا نهاية وبين ما تدعيه دول أخرى من ضرورة عدم التمسك بالنظريات السيادية على الأجواء. بناء عليه يقتصر البحث هنا على المشكلة فى إطار الغلاف الهوائى المحيط بالأرض. وذلك باستعراض الآراء والنظريات الفقهية فى المشكلة ثم ما قررته بعض النصوص الوطنية فى هذا الشأن.

وعلى ذلك تقسم الدراسة في هذا الفصل إلى مبحثين كالآتي:

المبحث **الأول:** سيادة الدولة على غلافها الجوى فى النظريات الفقهية.

المبحث الثانى: موقف النصوص الوطنية من مشكلة السـيادة على الأجواء.

المبحث الأول
سيادة الدولة على
غلافها الجوى فى النظريات الفقهيه

ظهرت فى هذا المجال أربع نظريات فقهية شهيرة، أمعنت الأولى منها فى الحد من قيود الطيران فوق الدول، وهى تفترض أن الغلاف الهوائى هو من الأشياء الشائعة، وفى المقابل غالت نظرية أخرى فى سيادة الدولة المطلقة على مجالها الجوى، ثم نادى جانب من الفقه بنظرية تصالحية توفق بين النظريتين السابقتين. وأخيرا ظهرت نظرية تربط بين التنظيم القانونى للبيئة الجوية وبين وظيفة الغلاف الجوى.

أولا: الغلاف الجوى فى الأشياء الشائعة:

ويشبه أنصار هذه النظرية الغلاف الهوائى الذى يعلو اليابسة بالبحار العامة أو أعالى البحار فى القانون الدولى العام، وهو ما يستتبع حرية استخدام كل الدول لهذه الأجواء مستندين فى ذلك إلى استحالة السيطرة على الغلاف الجوى الذى يستعصى على السيادة والملكية. وليس لأية دولة من حق فى هذا الشأن إلا حقها فى الدفاع عن لإقليمها فى أحوال الضرورة.

مفاد ذلك أن الغلاف الجوى يستحيل دومينا دوليا عاما تمرح فيه الطائرات دون ثمة قيود على استغلاله كما هو الحال بالنسبة للسفن فى أعالى البحار.

ثانياً: الغلاف الجوى يخضع للسيادة المطلقة للدولة:

ويرى أنصار هذه النظرية صحة قاعدة القانون الرومانى التى تمنح مالك السطح ما فوقه من طبقات الجو. وبناء على ذلك يتعين اعتبار طبقات الجو العليا للدولة جزء من إقليمها. وأمعن بعضهم فى مد سيادة الدولة لما وراء الغلاف الهوائى فى الفضاء الخارجى وحتى الإجرام السماوية.

ويستبعد فقه هذه النظرية قياس الغلاف الجوى على البحار العامة لبعد هذه الأخيرة عن الدولة، وبالتالى عدم مساسها بأمن وسلامة الدولة عكس طبقات الجو التى يستطيع الطيران فيها أن يهدد الدولة بأضرار بالغة وهو ما تأكد فى الحربين العالميتين.

ويرى خصوم النظرية الثانية أن دوران الأرض حول نفسها يجعل من تحديد نطاق معين لسيادة الدولة على غلافها الهوائى ضرب من المستحيل، بجانب أن تقرير حق السيادة يعنى تقرير حق الملكية على شئ غير مؤكد أو ملموس وهو طبقات الجو. وحتى لو تقرر ذلك مجازاً فإنه سيفتح الباب حتماً لتملك الدول الأقوى للغلاف الجوى.

ثالثاً: تحديد مناطق بعينها لممارسة الدولة لسيادتها:

بعد أن اتضح للفقه غلو النظريات السابقة بإمعان إحداها فى حماية الدولة، أو على النقيض، التفريط فى سلامتها والتضحية بأمنها من الأخرى، اتخذ جانباً من الفقهاء موقفاً توفيقياً بتحديدهم لمناطق

معينة تمتد عليها سيادة الدولة المطلقة لتحافظ على مصالحها وأمنها وسلامتها وما عدا تلك المناطق يفتح لكافة الدول.

وقد حمل لواء هذه النظرية فى مطلع القرن العشرين الفقيه الفرنسى «بول فوشى» الذى حدد منطقة السيادة المطلقة بارتفاع برج ايفل (أى نحو ٣٣٠ مترا) مع امتناع أى طائرة أجنبية من التحليق على ارتفاع أدنى من ٥٠٠ متر بحجة عدم إمكان التقاط صور فوتوجرافية واضحة لدولة الإقليم.

بعد ذلك وفى إطار نفس النظرية قرر الأمريكى «جوان كوبر» فى منتصف ذلك القرن تقسيم الفضاء الجوى إلى ثلاثة مناطق الأولى «الجو الإقليمى» Air Territorial وتمتد من فوق اليابسة إلى أعلى نقطة تصل إليها أية طائرة، وهى المنطقة الصالحة للملاحة الجوية «أما المنطقة فتسمى «الفضاء المجاور «Espace Contigu» وتعتبر بالضرورة داخلة ضمن «الجو الإقليمى» فتمتد لارتفاع ٣٠٠ ميل فوق اليابسة وتباشر الدولة عليها بعض مظاهر سيادتها للتأكد من عدم استغلال الطائرات للإضرار بمصالحها وللآخرين كذلك حق الاستغلال البرى فى هذه المنطقة. أما المنطقة الثالثة والأخيرة فهى الفضاء الجوى الحر وهى المنطقة التى تعلو المنطقة الثانية، ولا سيادة لأحد عليها. مع ذلك فإن معظم مؤيدى هذه النظرية يقسمون الطبقات العليا إلى منطقتين فقط. **أولهما**. هو منطقة الهواء أو الغلاف الجوى وحتى لأقصى ارتفاع يمكن أن يصل إليه الطيران **وثانيهما** منطقة الفضاء الخارجى Extra Atmospherique –

يخف الهواء أو ينعدم وللدولة سيادة كاملة على المنطقة الثانية دون الأولى تكون فيها سيادة مطلقة.

ويرى أنصار النظرية السابقة أن التحديد سالف الذكر لتلك المناطق مرن ولا يستعصى على التغيير مع التطور التكنولوجى فى مجال الطيران واستخدام الفضاء الجوى.

ورغم الجاذبية الخاصة للنظرية الأخيرة، وانطلاقها من معطيات صحيحة تماماً تتمثل فى رفض تحديد أماكن ومناطق لممارسة السيادة أو الإستغلال البرى نظراً لتمرد طبقات الجو على ذلك التحديد ورفضها للنظريات الأخرى التى تكمن وراءها الدولية، فإننا نرى أن حسم المشكلة، وحل التناقض بين المصالح المتسمة بطابع الدولية لن ينتهى إلا بالاتفاقيات الدولية والثنائية.

فمن جهة، ستبدو النظرية بعيدة عن أرض الواقع فى حالة ادعاء أية دولة فى وقت ما بأن أمنها وسلامتها محلاً للتهديد من الجو، وهو ما يفتح الباب على مصراعيه لنظرية السيادة على الأجواء، ومن جهة أخرى فإن التطور التكنولوجى لن يقف عند حد، وسوف تستتر أنشطة تخريبية مؤكدة وراء أنشطة ووظائف تستهدف فى ظاهرها إسعاد البشرية.

المبحث الثانى
موقف النصوص الوطنية من
مشكلة السيادة على الأجواء

فى أعقاب اكتواء الشعوب بالحروب العالمية الضروس تأكد **لدى المجتمع الدولى أهمية حماية كل دولة لسمائها فظهرت النزعة الدولية لاعتناق نظرية السيادة على الأجواء.**

وقد تجلى ذلك فى قانون الملاحة الجوية فى إنجلترا سنة ١٩٢٠ والمعدل بقانون سنة ١٩٤٩، وكذلك فى قانون الملاحة الجوية الفرنسى الصادر سنة ١٩٢٤ والذى حلت محله مجموعة الطيران المدنى.

أما القانون المصرى فقد أكد ذلك فى المادة الأولى المرسوم القانون رقم ٥٧ سنة ١٩٢٥ بشأن الملاحة الجوية حيث تقرر أنه «للدولة كامل السيادة المطلقة على الفضاء الجوى الذى يعلو أراضيها وتشمل الأراضى المصرية والمياه الإقليمية المجاورة التى تمتد فى اتجاه البحر إلى مسافة إثنى عشر ميلاً، ويلى ذلك البحر الساحلى منطقة تالية وملاصقة له تمتد إلى ستة أميال بحرية أخرى تضاف إلى الإثنى عشر ميلاً.

وقد أكدت المادتان الأولى والثانية من مرسوم ٢٣ مايو سنة ١٩٣٥ – بشأن تنظيم الملاحة الجوية – ضرورة حصول أية طائرة تحلق فوق الأراضى المصرية، أو تهبط عليها مقدماً على ترخيص

بذلك من الوزير المختص، ولا يمنح الترخص إلا للطائرات الحاصلة على شهادة تسجيل صحيحة صادرة عن الدولة التابعة لها ومزودة بشهادة الصلاحية للطيران.

الفصل الثانى

موقف معاهدة شيكاجو من مشكلة الجو الحر والجو المنظم

خلال الحرب العالمية الأولى قررت اللجنة المنبثقة عن لجنة النقل الجوى فى تقرير لها سنة ١٩١٨ أنه: «منذ بداية الحرب كان مبدأ السيادة فى الجو محل ادعاء من جانب الدول واعترفت به جميعها عدا دولة ألمانيا، كما أن هولندا والدنمارك وسويسرا وهى الدولة المحايدة قد اعتبرت على الدوام أن مرور طائرة محاربة فوق أقاليمها عمل غير حيادى واتخذت بناء على ذلك خطوات إيجابية دفاعا عن حقوقها».

وهذا التقرير يعكس مدى تمسك الدول فى ذلك الوقت بسيادتها الكامنة على غلافها الجوى.

وقد أكدت المادة الأولى من معاهدة باريس سنة ١٩١٩ على سيادة الدولة فقررت أنه: «تقرر الأطراف المتعاقدة أن لكل دولة سيادة مطلقة وكاملة فوق الفضاء الجوى الذى يعلو أقاليمها».

مع ذلك فإن المادة الثانية من ذات المعاهدة قررت أنه: «تتعهد الدول المتعاقدة بأن تمنح وقت السلم حرية المرور البرى لطائرات الدول المتعاقدة الأخرى بالشروط الواردة بهذه الاتفاقية».

ثم كانت بعد ذلك معاهدة «بان أميريكان» المعروفة باسم «معاهدة هافانا» سنة ١٩٢٨ بين دول الأمريكتين بشأن الطيران التجارى والتى انتهى العمل بها بعد وضع اتفاقية شيكاجو للطيران المدنى سنة ١٩٤٢ والتى ظهرت نتيجة عجز الاتفاقيات الدولية السابقة عن التوفيق بين مبدأ الجو الحر Liberté de l'air وذلك فى إطار الطيران التجارى.

ولاشك أن الحلول التى تم التوصل إليها فى الاتفاقية كانت توفيقية بين المبدأين السابقين نتيجة لتمسك الولايات المتحدة بمبدأ الجو الحر وتمسك الملكة المتحدة بالجو المنظم رغم أنها كانت تتمسك بالمبدأ الأول من معاهدة باريس سنة ١٩١٩.

وقد حررت معاهدة رئيسية تنص على مبدأ سيادة الدول بصورة صريحة ووقعت عليها ١٤٣ دولة وهو ما يعكس شبه إجماع دولى على أحكام تلك المعاهدة. وحرر كذلك اتفاقين عرف الأول «باتفاق الترانزيت» أو «اتفاق العبور» ويقضى بحرية العبور والهبوط لغير الأغراض التجارية، والاتفاق الثانى خاص بنقل البضائع والأشخاص وعرف باسم «اتفاق النقل الجوى».

وقد سبق أن أوضحنا تناول تلك المعاهدة لأربعة أجزاء نختار منها للبحث الآن تلك الأحكام التى تتعلق بحل التناقض بين مقتضيات سيادة الدولة على غلافها الجوى ومقتضيات الطيران التجارى البرى.

أولاً: أحكام معاهدة شيكاجو بشأن سيادة الدولة على غلافها الجوى:

أكدت المعاهدة السيادة الكاملة والمطلقة للدولة على غلافها الجوى فقررت المادة الأولى من المعاهدة: «تعترف الدول المتعاقدة على أن لكل دولة على الفضاء الجوى الذى يعلو إقليمها سيادة كاملة ومطلقة» ويقتضى النص بالضرورة منح السيادة «لكل» دولة وليس للدول المتعاقدة فقط.

والنص بهذا الشكل لم يضف جديداً لما قررته معاهدة باريس سنة ١٩١٩ وما استقر فى القانون الدولى العام.

وقد حصرت المعاهدة فى المادة الثانية منها المعنى المستهدف من اصطلاح «إقليم الدولة» الذى ورد بالمادة السابقة فقررت أنه: «ما يتعلق بتطبيق هذه المعاهدة يشمل إقليم الدولة والأراضى والمياه الإقليمية الملاصقة لها، الواقعة تحت سيادة الدولة أو سلطتها أو وصايتها أو المسئولة بانتدابها».

ثانيا: أحكام معاهدة شيكاجو بشأن مقتضيات الطيران التجارى:

أمام المبدأ العام فى السيادة المطلقة والكاملة للدولة على غلافها الجوى المنصوص عليه فى المادة الأولى، أفسحت اتفاقية شيكاجو المجال فى حدود معينة للطائرات التجارية للدول أطراف المعاهدة استعمال المجال الجوى لدولة أخرى طرف فى المعاهدة كذلك أو الهبوط على إقليمها. ولأغراض التوفيق بين ما تستهدفه [illegible] المتحدة الأمريكية [illegible] فى

تحديد مناطق محرمة على الطيران التجارى، والحق فى التصرف فى غلافها الجوى أثناء الحرب والأزمات الداخلية كإغلاق المجال الجوى تماماً. من جهة أخرى فتحت الاتفاقية للخطوط الجوية غير المنتظمة الحق في استخدام الغلاف الجوى للدول المتعاقدة – كقاعدة عامة – سواء لعبورها ذلك الغلاف أو الهبوط لأسباب فنية أو لأغراض تجارية دون إذن سابق. أما بالنسبة للطائرات العاملة على الخطوط المنتظمة فقد استلزمت المعاهدة ضرورة الحصول على الإذن ما لم تكن الدولة التابعة لها الطائرة طرفاً فى اتفاقى الترانزيت والنقل.

وتجدر الإشارة لعدم سريان أحكام المعاهدة على طائرات الدولة. أى تلك المخصصة لأغراض الحرب وللأغراض الجمركية والشرطية والحجر الصحى، كذلك لا تسرى أحكام المعاهدة على النقل الجوى الداخلى بين نقطة وأخرى داخل إقليم الدولة الواحدة.

(أ) حق الدولة فى تحديد مناطق محرمة على الطيران التجارى:

وقد تقرر ذلك فى المادة التاسعة التى أعطت الدولة مكنة تحديد مناطق محرمة على جميع الطائرات سواء فى المرور أو الهبوط للحفاظ على أسرارها العسكرية وأمنها بشرط عدم تعنت الدولة فى ذلك التحديد، فيجب أن يكون تحديدها معقولاً لنطاق ومواقع تلك المناطق بما لا يعوق حركة الطيران التجارى. كذلك فإنه يشترط عدم وجود تمييز فى المعاملة بين الطائرات العاملة على خطوط منتظمة سواء كانت تابعة للدولة أو لغيرها من الدول المتعاقدة الأخرى.

وعلى الدولة بعد تحديدها لتلك المناطق المحرمة أو تعديلها إبلاغ ذلك «للإيكاو» وللدول المتعاقدة الأخرى.

ويجوز للدولة إجبار الطائرة التى تخترق المجال الجوى لتلك المناطق المحرمة على الهبوط فى أى مطار تحدده، وفى حالة عدم رضوخها لأمر الهبوط فإنه يجوز بعد إنذارها قصفها وإسقاطها. وأضافت المادة التاسعة (الفقرة ب) أسباباً أخرى لتقييد الدولة للطيران فوق إقليمها كله أو جزء منه، أو منعه مؤقتاً دون سابق إنذار بسبب ظروف استثنائية أو أزمة أو لأسباب تتعلق بالأمن العام.

ويسرى على ذلك نفس التحفظ السابق بالنسبة لأمر الطائرة بالهبوط أو إسقاطها بعد إنذارها لعدم انصياعها للإنذار.

(ب) حق الدولة فى التصرف فى مجاها الجوى إثناء الحرب أو الأزمة الداخلية:

وقد نصت المادة على ذلك المادة (٩٨) ويستوى فى هذا كون الدولة ضمن الأطراف المتحاربة أم محايدة ودون إعلان لذلك. ولكن يجب أن تعلق الدولة إجراءاتها بشأن غلافها الجوى فى أحوال الأزمات الوطنية وتبلغ ذلك للمجلس التنفيذى للإيكاو.

ويرجع فى تعريف «الحرب» لفقه القانون الدولى العام لكن من المنطقى أنه يجب لقيام الدولة بالتصرف فى مجالها الجوى أن تكون طرفاً فى الحرب أو دولة محايدة ولكن قد تمسها الحرب من مكان قريب أو كانت فى مكان بعيد عن الحرب غير أن الحرب كانت

واسعة النطاق، وهذه المسائل يترك تقديرها لسلطات الدولة ذاتها وينطبق ذلك على حالات الأزمات الوطنية.

(جـ) التفرقة بين الخطوط الجوية المنتظمة وغير المنتظمة في حقوق الطيران التجاري:

حل التناقض بين مقتضيات الطيران التجاري وسيادة الدول على مجالاتها الجوية كان هو أساس وجود معاهدة شيكاجو وما يهم أية دولة بالدرجة الأولى هو طائراتها التي تعمل على خطوط منتظمة والتي عرفتها الفقرة (أ – ب) من المادة (٩٦) من المعاهدة بأنها «هي الخطوط التي (١) تستخدم فيها طائرات نقل للركاب أو البريد أو البضائع (٢) وتمر فوق أكثر من إقليم دولة واحدة».

وهذا النوع من الخطوط يمثل أهمية كبرى للدول خاصة تلك التي تعد هياكلها الاقتصادية – في مجال النقل الجوي – ضعيفة، حيث تتميز هذه الخطوط بالانتظام والاستمرار والتكرار للجمهور بصفة عامة.

وقد حددت الإيكاو معالمها وأوصافها في منشور تفسيري بتاريخ ٢٥ مارس سنة ١٩٥٢ على أساس أن رحلاتها تكون عبر الغلاف الجوي لدولتين فأكثر وأن هذه الرحلات تتم بواسطة طائرات يستخدمها الجمهور دون تحديد وبمقابل سواء لنقل المسافرين أو البضائع أو الطرود البريدية، وأنها تتم طبقاً لجدول معلن أو بدون إعلان ويكفي هنا أن تتم رحلاتها بانتظام واطراد على نهج منتظم تتبع Systematic فيجب استبعاد الرحلات العارضة .. حالات

المجموعات السياحية ونوادى الطيران، والتاكسى الجوى من مفهوم الخطوط الجوية المنتظمة.

أما بالنسبة للخطوط الجوية غير المنتظمة فإن اهتمام الدول بها أقل بكثير من الخطوط الجوية المنتظمة لقلة خطورتها على اقتصاديات النقل الجوى للدول، فرحلاتها غير منتظمة بل حسب الطلب، وبالتالى ليس لها مواعيد محددة سلفاً بل كما يطبق عليها البعض بحق بمثابة «التاكسى الجوى» فهى بهذا الشكل أقرب للعملية التجارية.

وإذا كانت المعاهدة قد نجحت فى الوصول لاتفاق بين الدول الأطراف بخصوص منح الخطوط الجوية غير المنتظمة حرياتها فى النقل، فقد فشل المؤتمرون فى تلك المعاهدة فى الوصول – أثناء أعمالها التحضيرية وفى صيغتها النهائية – فى إيجاد حل توفيقى بين الوفود خاصة الوفدين الأمريكى والإنجليزى لتناقض مصالحهما بشأن الخطوط الجوية المنتظمة وقد حاولت الجمعية العمومية «للإيكاو» تلطيف هذا التناقض فى أول جمعية عمومية لها دون جدوى.

وقد استقر الأمر فى النهاية على ترك مشكلة حريات التجارة للخطوط المنتظمة للاتفاقيات الثنائية أو متعددة الأطراف مع خضوع أحكام تلك الاتفاقيات للإطار العام للتنظيم الدولى للطيران التجارى فى معاهدة شيكاجو والتى تعد المصدر الأساسى للأحكام المنظمة للطيران التجارى على الصعيد الدولى.

الحريات الخمس للطيران التجارى:

حريات الطيران التجارى تعنى ما يلزمه لممارسة وظيفته بالغة الأهمية كقطاع ضخم فى إطار النقل الجوى. وتلك الحريات تتعلق بتحركات الطائرة عبر المجالات الجوية، فلابد من وجود حرية للطائرة – كما هو الحال فى أى ملاحية جوية – فى أن تمر عبر المجالات الجوية للدول خلال قيامها برحلتها ولابد أن تكون لها مكنة الهبوط على إقليم الدول لأسباب غير تجارية فى حالات الهبوط الفنى للتزويد بالوقود أو للإصلاح كما هو الحال أيضاً فى أى ملاحة جوية.

ويطلق على **الحرية الأولى**: حرية العبور دون هبوط Transit Rights ويطلق على الحرية الثانية: حرية الهبوط الفنى لغير الأغراض التجارية Escale Technique.

وهناك ثلاثة أنواع أخرى يطلق عليها الفقه «الحريات التجارية» وهى تلك الحريات التى احتدم حولها الخلاف فى مؤتمر شيكاجو. الحرية الثالثة تتمثل فى حق الطائرة فى إنزال ركاب أو بضائع قادمين من الدولة التى تتبعها الطائرة بجنسيتها. الحرية الرابعة تتمثل فى حق الطائرة فى أخذ ركاب أو بضاعة للسفر من إقليم الدولة المرخصة إلى الدولة التابعة لها الطائرة. والحرية الخامسة تتمثل فى حق تقره الدولة المتعاقدة لطائرات الدولة المتعاقدة الأخرى فى أخذ أو إنزال الركاب والبضائع القادمين من أو الذاهبين إلى أية دولة أخرى.

بالنسبة للحرية الأولى والثانية: وهى ما يطلق عليها «الحريات الفنية» فإنه لطائرات الخطوط الجوية غير المنتظمة للدول المتعاقدة حق التحليق فى المجال للدول المتعاقدة الأخرى ودخوله والهبوط فيه لأغراض غير تجارية بدون حاجة للحصول على إذن أو ترخيص مسبق من السلطات المعنية ولكن فقط يشترط مراعاة تلك الطائرات لشروط التحليق الوطنية وأحكام المعاهدة وحق الدولة التى يجرى الطيران فوقها في إجبارها على الهبوط.

وقررت المادة السادسة السماح لطائرات الخطوط الجوية المنتظمة بحرية مماثلة لكن مقيدة بالحصول مسبقاً على إذن أو ترخيص من السلطات الوطنية للدولة صاحبة الشأن، ما لم تكن تلك الطائرات تابعة لدولة منضمة لاتفاق الترانزيت Air Transit - Agree ment (ويسمى اتفاق الحريتين) الذى يعد اتفاقاً خاصاً تم توقيع ٩٢ دولة عليه بتاريخ ٧ ديسمبر سنة ١٩٤٧، وتقرر فى المادة الأولى منه: «تمنح كل دولة متعاقدة إلى الدول المتعاقدة الأخرى فيما يتعلق بالخطوط الجوية الدولية المنتظمة الحريتين الجويتين الآتيتين:

١- حرية الطيران عبر إقليمها دون هبوط.

٢- حرية الهبوط فوق إقليمها لأغراض غير تجارية على أن يكون استعمال هاتين الحريتين وفقاً لأحكام معاهدة شيكاجو.

وقد انضمت مصر إلى هذا الاتفاق فى ١٣ مارس سنة ١٩٤٤ ويتميز هذا الاتفاق بتقليله لفرص المنافسة [illegible]

المختلفة. وفيما يتعلق بالحريات التجارية، وهى الحريات الثالثة والرابعة والخامسة فقد حابت المعاهدة طائرات الخطوط الجوية غير المنتظمة فقضت المادة الخامسة فقرة (٢) بأنه لتلك الطائرات الحق فى أن تقوم بنقل الركاب أو البريد أو البضائع وذلك مع «الاحتفاظ بحق الدولة التى يتم فى إقليمها الأخذ والإنزال فى وضع اللوائح والشروط والقيود التى ترى ضرورتها».

ورغم صياغة النص على هذا النحو فقد ذهبت الأمانة العامة للإيكاو إلى عدم اشتراط تلك المادة لحصول ذلك النوع من الطائرات على ترخيص مسبق إذا استخدم فى العمليات التجارية كما هو الحال بالنسبة لطائرات الخطوط الجوية المنتظمة.

ومن المؤسف أمام هذه المحاباة للخطوط الجوية غير المنتظمة تلجأ كثير من شركات الطيران إلى استخدام طائراتها فى مواعيد غير منتظمة برغم أنها تستغلها «كتاكسى جوى» للاستفادة من نص الفقرة الثانية من المادة الخامسة سالفة الذكر.

وقد جاءت المادة السادسة من المعاهدة لتحريم الطائرات المستخدمة على الخطوط الجوية المنتظمة من الحريات التجارية فقد اشترطت الترخيص المسبق لتحليق تلك الطائرات وهو ما يقف حجر عثرة أمام الأهمية المتعاظمة لنمو اقتصاديات النقل الجوى فى الدول المختلفة.

على أية حال فقد تركت معاهدة شيكاجو للدول المتعاقدة تنظيم تلك المسألة وفق اتفاق خاص سمي اتفاق النقل الدولى Accord de teansport Internationale.

وقد وقع هذا الاتفاق ١٢ دولة فى ٧ ديسمبر سنة ١٩٤٤ وضمنه المعاهدة مع اتفاق الترانزيت وأطلق عليها جميعا «اتفاق الحريات الخمس Accord de cinq libertes».

وقد نص على أن لكل دولة متعاقدة أن تمنح الدول الأخرى المتعاقدة فيما يتعلق بالخطوط الجوية الدولية المنتظمة حريات الجو الآتية: حق عبور إقليمها دون هبوط وحق الهبوط لأسباب غير تجارية، وحق إنزال وتفريغ ركاب أو بريد أو بضائع تكون قد حملتها الطائرات من إقليم دولة العلم، وحق أخذ أو إنزال أو شحن أو تفريغ ركاب أو بريد أو بضائع متوجهة إلى أو قادمة من إقليم أى دولة متعاقدة أخرى، وحق أخذ وشحن ركاب أو بريد أو بضائع للوصول إلى إقليم دولة العلم.

ويعزى سبب تصديق عدد قليل من الدول على هذا الاتفاق أنه يفتح مجال المنافسة تماما أمام شركات الطيران للدول المتعاقدة.

مع كل ذلك فقد لجأت الولايات المتحدة الأمريكية وإنجلترا لأسلوب الاتفاقات الثنائية فى تنسيق الطيران التجارى بينهما على الخطوط المنتظمة فوقعا اتفاقا ثنائيا يسمى «اتفاق برمودا» بتاريخ ١١ فبراير سنة ١٩٦٤.

وقد ظهر بوضوح ميل معظم الدول لإبرام اتفاقيات ثنائية على غرار ذلك الاتفاق أكثر من ميلهـا للانضـمام «لاتفـاق الحريـات الخمس».

الباب الثالث

المسئولية المدنية عن الإضرار على السطح والمعزوة للطائرة

طبيعة المشكلة:

إذا كنا قد تناولنا قبل ذلك ادعاءات السيادة للدول المختلفة على ما يعلوها من طبقات الجو، وهو ما يعرف بمبدأ سيادة الدولة على غلافها الجوى، فإن الأمر يختلف إلى حد ما فى دراستنا فى هذا الباب حيث نتناول الأمر من زاوية التساؤل الآتى: هل من يملك السطح من الأفراد يستطيع الادعاء بملكية ما يعلوه من طبقات الجو؟

لقد اعترف القانون الرومانى بالفعل بهذا الحق للمالك فهو يملك ما يعلوه من طبقات الجو فوق ما يملكه من اليابسة وإلى مالا نهاية وإن كان بعض الفقه يرى أن القانون الرومانى يعترف بهذا الحق ولكن إلى الحد الذى يمكن المالك من استغلال ما يملك وليس إلى مالا نهاية.

وقبل ظهور الطيران، فقد سادت فى الفكر القانونى الفرنسى ومنذ مجموعة نابليون فكرة حق المالك اللانهائى فى الجزء من الجو الذى يعلو ملكيته، ولكن شيئاً فشيئاً بدأ التراجع عن تلك الفكرة مع بداية ظهور الطيران، حيث ظهر ميل الفقه والقضاء فى فرنسا إلى اللجوء لنظرية التعسف فى استعمال الحق لتقييد سلطة المالك التى تحول دون استخدام الغير لطبقات الجو التى تعلو عقاره.

وقد بدأ هجوم الفقه والقضاء فى فرنسا على ملكية المالك للسطح على ما يعلوه من طبقات الجو بعد ذلك على أساس أن طبقات الجو تستعصى على الحيازة والتحديد والتبعيض وهو ما يتنافى مع الملكية. وقد استمرت الانتقادات فى هذا الاتجاه من قبل أنصار

إذا كان من المسلم به ضرورة التسليم بحق مالك السطح على طبقات الجو فإن ذلك ينبغي أن يكون في حدود ما يفيد ممتلكاته من بناء أو غرس استناد إلى النظرة الجديدة للملكية كوظيفة اجتماعية.

وقد نصت المادة (١٩) من القانون الفرنسي سنة ١٩٣٤ على أن «حق الطائرة في التحليق فوق الملكيات الخاصة يجوز ممارسته مادام أن ذلك لا يعوق مباشرة المالك لحق ملكيته».

بناء على ذلك فقد سلم الفقه والقضاء الفرنسيان بعدم إمكانية مالك السطح منع استخدام الغير لما فوقه من طبقات الجو بالتحليق بطائرة مادام لم يؤثر ذلك على ما يملكه على السطح فإذا حدث له ضرر على السطح من جراء تحليق طائرة ما فليس له سوى تعويض عن الضرر.

وفي مصر نصت الفقرة الثانية من المادة (٨٠) من المجموعة المدنية على أن «ملكية الأرض تشمل ما فوقها وما تحتها إلى الحد المفيد في التمتع بها علوا وعمقا». وقد أيد الفقه المصري ذلك المعنى وهو ما يتفق مع الفكر القانوني الفرنسي.

نصل بذلك للمشكلة محل البحث وهي المسئولية عن أضرار الطائرات على السطح والتي قد تصيب الممتلكات والأرواح البشرية.

والأمثلة على تلك الأضرار كثيرة: كاصطدام الطائرة بمبنى مرتفع، أو سقوطها محترقة على أحد المباني أو تفريغها لحمولتها أو لوقودها في أحوال الضرورة وهو ما قد يصيب الممتلكات والأرواح أو يتسبب في تلوث بعض العقارات ، يخل بحق مالك السطح . لذا

غيره. وربما تكون الصور سالفة الذكر للضرر شديدة الوضوح ولكن قد يتمثل الضرر كذلك فيما ينجم عن الطائرات من أزيز كالرعد وهو ما يشكل ضوضاء وصخب شديدين للمناطق القريبة من الطائرة بالإضافة لما قد يحدث من اختراق الطائرات لحاجز الصوت، وما يرتبه من تصدع لبعض المبانى وتحطيم الواجهات الزجاجية للمنازل نتيجة تفريغ الهواء ويزداد الضرر وضوحاً لو كان واقعاً على ذلك النوع من المبانى التى يفترض فيها نزلاؤها الهدوء التام كالمستشفيات والفنادق ودور رعاية المسنين... الخ ويلاحظ هنا – بادئ ذى بدء – أن المسئولية لا يمكن إقامتها على أساس عقدى إذ ليس بين الأغيار ومستغل الطائرة ثمة رابطة تعاقدية.

وقد تدخلت التشريعات الوطنية لحل موضوع المسئولية فى هذه الأحوال وكذلك كان لاتفاقية روما سنة ١٩٥٢ دور هام فى هذا الشأن.

ونرى تقسيم تلك الدراسة فى هذا الباب إلى فصلين كالآتى:

الفصل الأول: المسئولية عن أضرار الطائرة على السطح فى التشريعات الوطنية.

الفصل الثانى: موقف معاهدة روما من أضرار الطائرة بالغير على السطح.

الفصل الأول

المسئولية عن أضرار الطائرة

على السطح فى النظم الوطنية

تقسيم:

يثير البحث فى المسئولية المدنية هنا أمور ثلاثة هى:

أساس المسئولية والأضرار التى يمكن أن تترتب على استخدام الطائرة وأخيراً المسئول عن جبر الضرر، وهو ما سنتناوله بإذن الله على النسق الآتى:

المبحث الأول: أساس المسئولية عن أضرار الطائرة على السطح.

المبحث الثانى: الأضرار التى يمكن أن تحدثها الطائرة على السطح.

المبحث الثالث: المسئول عن أضرار الطائرة على السطح.

المبحث الأول

أساس المسئولية

عن أضرار الطائرة على السطح

مادمنا قد استبعدنا المسئولية التعاقدية فإننا سنكون أمام المجال الآخر للمسئولية وهو المسئولية التقصيرية والتى تتطلب – طبقاً للقواعد العامة – خطأ المتسبب فى الضرر، ووقع ضرر بالفعل ووجود علاقة سببية بين الخطأ والضرر. ويمكن هنا للمسئول دفع مسئوليته بإثبات أنم الخطأ كان نتيجة قوة قاهرة أو سبب أجنبى أو فعل الغير.

ومن المعروف فى القواعد العامة أن الخطأ الواجب إثباته كأساس لتلك المسئولية قد تطور. فيستوجب الأمر – فى كثير من الأحيان – تأسيس المسئولية على الخطأ المفترض، وهنا يجب على المسئول لكى يدفع مسئوليته أن يثبت القوة القاهرة أو السبب الأجنبى، ذلك لا يمكن توقعه ولا يمكن دفعه، لو أنه اتخذ كل الإجراءات اللازمة لمنع وقوع الضرر، كما يسلك فى ذلك الشخص المعتاد، ولم يحل ذلك دون وقوع الضرر. وأخيراً فقد برزت نظرية المخاطر وتحمل التبعة، وهى ما يطلق عليها «النظرية الموضوعية فى المسئولية» وهنا لا يستطيع المسئول دفعها إلا بإثبات خطأ المضرور نفسه.

وبين هذه النظريات الثلاث فى تأسيس المسئولية اختلفت التشريعات الوطنية، فأخذ القانون الأرجنتينى والكندى وولايات أريزونا وبانسلفانيا وأركانساس فى الولايات المتحدة الأمريكية بفكرة الخطأ واجب الإثبات. ويتعى كثير من الفقه على هذا الأساس محاباته لمستغل الطائرة الذى لا يتساوى مركزه القانونى البتة بما يملكه من قدرات وإمكانيات ضخمة بالمقارنة بالمضرور، إلى جانب العنت الذى يمكن أن يواجه المضرور حال مطالبته بإثبات خطأ مستغل الطائرة.

وقد أخذت بعض التشريعات كالقانون البولونى وقوانين ولايات جورجيا ووسكنسن وميريلاند بالولايات المتحدة الأميريكية بفكرة الخطأ المفترض فلا يلتزم المضرور سوى بإثبات أن ما أصابه عن ضرر كان نتيجة مباشرة لفعل المستغل حيث يقيم المشروع قرينة قانونية تفترض خطأ المستغل، وهنا يقيم المشرع نوعاً من التوازن بين المراكز القانونية، وليس أمام المستغل للطائرة ليدفع مسئوليته سوى إثبات اتخاذه لجميع التدابير اللازمة لمنع الضرر وأنه سلك فى ذلك سلوك الشخص المعتاد دون جدوى أو بإثبات القوة القاهرة أو السبب الأجنبى أو فعل الغير.

ويرى البعض – بحق – أن ذلك كله لن يكون بالأمر الصعب بل إنه سيكون من العسير على المضرور إثبات عكس ما يدعيه المستغل.

وأخيراً فقد تبنى القضاء الفرنسى استناداً لخطورة استخدام الآلات الميكانيكية وبخاصة الطائرة وأمام المغانم التى يستفيد منها أصحابها فكرة المسئولية الموضوعية (أو المسئولية المطلقة) حيث لاسبيل أمام المستغل هنا للتخفيف من مسئوليته أو الإعفاء منها سوى بإثبات خطأ المضرور.

وقد أخذت بذلك الأساس المادة (٣٦) من التقنين الجوى الفرنسى سنة ١٩٢٤ والتى تقضى بأنه: «يكون مستغل الطائرة مسئولاً عن الأضرار الناشئة عن حركة الطائرة أو الأشياء التى تنفصل عنها قبل الأشخاص أو الأموال على سطح الأرض ولا يجوز التخلص من المسئولية أو التخفيف منها إلا بإثبات خطأ المضرور.

ويلاحظ هنا أن المشرّع الفرنسى لم يفرق بين أنواع الضرر الذى يرتب المسئولية، أما المشرع الإنجليزى فقد أقام المسئولية فقط عندما يكون الضرر مباشراً أمام الأضرار غير المباشرة فقد تركها لحكم القواعد العامة فى المسئولية التقصيرية حيث يجب إثبات خطأ المستغل والضرر وعلاقة السببية.

وقد سار التشريع الألمانى والتشريع الإيطالى وتشريعات ولايات نيوجيرسى وانديانا ومتشجان فى الولايات المتحدة الأمريكية والتشريع اللبنانى وتشريعات الدول الثلاث الإسكندنافية على نفس المنوال. وفى مصر فإنه أمام عدم وجود نص خاص فى ذلك فقد ظل الفقه يقيم المسئولية على أساس الخطأ المفترض فى الحراسة بناء على نص المادة (١٧٨) مدنى التى تقرر أن "كل من تولى حراسة

أشياء تتطلب حراستها عناية خاصة أو حراسة آلات ميكانيكية يكون مسئولاً عما تحدثه هذه الأشياء من ضرر ما لم يثبت أن وقوع الضرر كان بسبب أجنبى لا يد له فيه هذا مع عدم الإخلال بما يرد فى ذلك من أحكام خاصة».

وقد جاءت المادة (١٢٧) من القانون ٢٨ لسنة ١٩٨١ على غرار اتفاقية روما سنة ١٩٥٢ كما سنرى لتقيم المسئولية على أساس نظرية المخاطر وتحمل التبعة لو كان الضرر قد وقع من طائرة أثقل من الهواء أو أخف منه، أما لو كان قد نشأ عن مركبات أو آلات المستغل الجوى على الأرض فتعود المسئولية لتتأسس وفقاً للمادة (١٧٨) من القانون المدنى.

المبحث الثانى
الأضرار التى تحدثها
الطائرة على السطح

يتفق معظم الفقه وأحكام القضاء على أنه لكى تنعقد المسئولية فإنه ينبغى أن تكون الطائرة «فى حالة طيران». كذلك قررت المادة (٣٦) من القانون الفرنسى «وتكون الطائرة كذلك منذ لحظة بدء إستخدام القوة المحركة الذاتية بغرض الإقلاع الفعلى حتى لحظة توقف تلك القوة الذاتية بتمام الهبوط».

ويفرق الفقه فى هذا الشأن بين الأضرار المباشرة للطائرة على الغير على السطح وهى تلك الأضرار التى تنجم عن سقوط شئ منها كحمولة أو وقود أو شخصاً أو سقوط الطائرة نفسها وبين أضرار التحليق المتمثلة فى الضجيج الناجم عن هبوط أو إقلاع الطائرة.

وتتقرر المسئولية فى حالة الأضرار المباشرة – طبقاً للعدالة والمنطق – على عاتق المستغل إذ كيف يمكن تمتع مستغل الطائرة بالاستفادة من الأرباح الضخمة لتشغيل الطائرة دون أن يتحمل فى المقابل المغارم التى يمكن أن تقع فى أية لحظة بسبب هذا الجهاز الخطير.

وقد سلم قانون الملاحة الإنجليزى سنة ١٩٢٠ بالمسئولية فى تلك الأحوال وتبعه فى ذلك القانون الفيدرالى السويسرى سنة

أما بالنسبة لأضرار التحليق فقد ثار خلاف شديد حول مدى إمكان اعتبار الإزعاج الذى تسببه الطائرة عند هبوطها أو إقلاعها أو تحليقها – خاصة مع ظهور أجيال جديدة من الطائرات العملاقة وتلك الخارقة لحاجز الصوت – إزعاجاً مألوفاً يمثل ضرراً مألوفاً كذلك من عدمه. ويفرق الفقه فى هذا الصدد بين نوعين من أضرار التحليق هما: الأضرار التى تصيب المناطق القريبة من المطارات أو تلك التى تصيب الأماكن البعيدة عنها.

فبالنسبة للإزعاج الناجم عن التحليق القريب من المناطق المجاورة أو المحيطة بالمطارات فقد أكد الفقه والقضاء الفرنسيان مسئولية المستغل عن ذلك ولكن الخلاف كان حول أساس تلك المسئولية وهل سيكون فكرة المخاطر وتحمل التبعة أم الخطأ التقصيرى واجب الإثبات أم إساءة استعملا الحق.

ويميل القضاء الفرنسى إلى تأسيس الضرر هنا على فكرة الخطأ المثبت شريطة أن تكون أضرار التحليق شديدة وجدية وتتسم بالخطورة مع ترك تقدير ذلك للسلطة التقديرية لقاضى الموضوع مع الأخذ فى الاعتبار لما يقرره الخبراء فى هذا الشأن.

وبالنسبة لأضرار التحليق على الأماكن البعيدة مع التزام الطائرة بالتحليق على الإرتفاعات المسموح بها، فالراجح فى الفقه الفرنسى اعتبارها أضراراً مألوفة مثل تلك الضوضاء الصادرة عن السيارات والقطارات والدرجات البخارية.... الخ.

المبحث الثالث
المسئول عن أضرار
الطائرة على السطح

لم تختلف آراء الفقه والقضاء والتشريعات الوطنية فى معظمها حول اعتبار مستثمر أو مستغل الطائرة هو الشخص الذى يجب أن يتحمل عبئ المسئولية المدنية عن الأضرار التى تتسبب فيها الطائرة بالنسبة للأغيار على السطح.

وإذا كان مجهز السفينة قد يكون شخص آخر غير مالكها فكذلك من الممكن ألا يكون مستغل الطائرة هو دائماً مالكها، فقد تكون الطائرة مؤجرة لآخر. وهذا بالضبط هو ما دفع المشرع الفرنسي فى المادة (٣٨) من قانون الملاحة الفرنسى لأن ينص على أن مالك الطائرة ومستغلها مسئولان بالتضامن عند إيجارها.

وقد فسر جانب من الفقه وأحكام القضاء فى فرنسا اصطلاح «المستغل» بأنه ذلك الشخص الذى يستهدف من وراء استخدامه للطائرة ربحاً مادياً.

وكما يرى البعض – بحق – ففى حالة إيجار الطائرة مثلاً، فإن المستأجر يستهدف ربحاً مادياً والمؤجر وهو هنا المالك قد استهدف من إيجارها هدفاً مادياً هو الآخر.

واتجه بعض الفقه لاعتبار «المستغل» هو ذلك الشخص الذى يملك حق الرقابة [illegible]

قانونياً للطائرة. وقد رأت محكمة النقض الفرنسية في حكم لها سنة ١٩٤١ أنه بجانب الحراسة القانونية فإن الحراسة المادية تكفى أيضاً أساساً للمسئولية.

ويرى جانب كبير من الفقه الفرنسي أن «المستغل» هو بالضرورة مستثمر وبالتالى فيجب عدم إغفال السمة المالية التى يحملها اصطلاح «المستغل» وفى تقديرنا فإننا نميل لاعتبار المستغل هو ذلك الشخص الذى كان يملك سلطتى الرقابة والإشراف وقت وقوع الحادث، وفى حالة إيجار الطائرة أو استعمالها من شخص آخر غير المستغل فإنه ينبغى البحث عما إذا كان للأخير سلطة الرقابة والإشراف من عدمه.

الفصل الثانى

موقف معاهدة روما

من إضرار الطائرة بالغير على السطح

تمهيد:

قدمت لجنة خبراء القانون الجوى دراسة مفيدة فى هذا الصدد وناقشها، مؤتمر لندن سنة ١٩٢٧، وأسفرت جهود اللجنة عن توقيع معاهدة روما سنة ١٩٣٣ التى لم تخرج لحيز التنفيذ إلا بعد مراجعتها وإعادة صياغتها مرة أخرى على نحو شامل من منظمة الطيران المدنى حيث وقعها عدد قليل من الدول فى ٧ أكتوبر سنة ١٩٥٢ وسميت «معاهدة روما بشان المسئولية عن الأضرار التى تحدثها الطائرة على السطح» لتصبح سارية فى ٨ فبراير سنة ١٩٥٨، وقد أحجم عن التصديق: الولايات المتحدة الأميريكية وإنجلترا وفرنسا وسويسرا والدول الاسكندنافية.

وقد كان الخلاف الذى أسفر عن امتناع تلك الدول عن التصديق مرده تزعم الولايات المتحدة الأمريكية والمكسيك للرأى الذى يغلب تأسيس المسئولية على أساس فكرة الخطأ بينما كانت إنجلترا وفرنسا وباقى الوفود يحبذون إقامتها على أساس فكرة المخاطر وتحمل التبعة مع تحديد مسئولية المستغل الجوى بحد أقصى وقد انتهى الأمر بالتوصل لحلول وسط.

وقد نقل المشرع المصرى حرفياً فى القانون رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ نفس أحكام المعاهدة فى الفصل الثانى من الباب الحادى عشر.

ويجب هنا أن يلاحظ أن المعاهدة تشترط فى المادة (٢٣) منها أنها لا تحكم إلا الأضرار التى تقع فى إقليم دولة متعاقدة وتكون ناجمة عن طائرة تم تسجيلها فى إقليم دولة متعاقدة أخرى. ويعنى ذلك ضرورة انضمام الدولة التى حدث فيها الضرر ودولة جنسية الطائرة التى أحدثت الضرر لدولتين أطراف فى الاتفاقية.

أما بالنسبة للقاضى المصرى فإن عليه أن يطبق المعاهدة فى الحالة السابقة، وسيقوم بتطبيق القانون المصرى عندما يحدث الضرر على أرض مصر ولو كانت الطائرة التى سببت الضرر تابعة لدولة ليست متعاقدة أو كانت تلك الطائرة مصرية.

كذلك فإن المشرع المصرى أخرج – فى المادة الثانية – من نطاق تطبيق القانون الطائرات العسكرية فقط وأجاز لوزير الطيران إعفاء بعض طائرات الدولة من الخضوع لأحكام القانون إذا دعت لذلك ضرورة، وهذا هو القيد الوحيد فى تطبيق القانون لأن أما الاتفاقية فلا تسرى أحكامها طبقاً للمادة (٢٦) على طائرات الدولة وهى الطائرات الحربية وطائرات الجمارك والبوليس... الخ.

تقسيم:

تثير دراسة الموضوع محل البحث بداهة شروط انعقاد المسئولية في معاهدة روما وطرق دفعها وحدودها وضمانات مسئولية مستغل الطائرة.

وعلى ذلك نقوم بعرض موقف المعاهدة في هذا الصدد من خلال تقسيم ذلك الفصل للمباحث الآتية:

المبحث الأول: شروط انعقاد المسئولية في معاهدة روما سنة ١٩٥٢.

المبحث الثاني: طرق دفع المسئولية في معاهدة روما وحدودها.

المبحث الثالث: ضمانات مسئولية مستغل الطائرة في معاهدة روما سنة ١٩٥٢.

المبحث الأول

شروط انعقاد المسئولية

فى معاهدة روما سنة ١٩٥٢

تبنت المعاهدة نظرية المخاطر وتحمل التبعة – أى المسئولة الموضوعية بقوة القانون – كقاعدة عامة لكنها قيدت انعقاد مثل هذه المسئولية بضرورة توافر شرطان أساسيان هما:

١- حدوث ضرر مباشر على السطح من طائرة فى حالة طيران.

٢- توافر علاقة السببية بين نشاط الطائرة والضرر على السطح.

أولا: حدوث ضرر مباشر على السطح من طائرة فى حالة طيران:

لابد وفقاً للمعاهدة من وقوع الضرر على سطح الدولة المتعاقدة، وهو ما أدى قبل توقيع المعاهدة لتحديد المقصود من إقليم الدولة المتعاقدة فتقرر أنها تشمل الأقاليم التى تمثلها الدولة فى علاقاتها الخارجية بما فى ذلك المياه الإقليمية.

وقد ثار الجدل كذلك قبل التصديق على المعاهدة حول الحالات التى يقع الضرر فيها من طائرة على سفينة أو طائرة أخرى فى أعالى البحار وما إذا كان مثل هذا الحادث يدخل ضمن مجال تطبيق الاتفاقية من عدمه. وقد تم الاتفاق على أن الأضرار التى تحدث فى المياه الدولية لسفينة وطائرة تعتبر كأنها قد حدثت على سطح دولة

علم السفينة أو الطائرة وبالتالى طبقاً للفقرة الثانية من المادة (٢٢) تنطبق أحكام المعاهدة على هذه الحالة.

وقد يقع الضرر على السطح طبقاً للمادة (١٣) من أكثر من طائرة كتصادم طائرتين فى حالة طيران فتعتبر كل طائرة منهما قد تسببت فى وقوع الضرر، وعلى المستغل لكل طائرة أن يتحمل عبء المسئولية المطلقة عما تسببت فيه طائرته من أضرار. وقد أخذت المادة (١٣) من القانون المصرى رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ بتلك الأحكام حرفياً.

* ويجب كذلك لكى تنعقد المسئولية أن تكون الطائرة قد تسببت فى الضرر أثناء طيرانها. ويخضع تعريف الطائرة فى المعاهدة لأحكام التشريعات الداخلية التى ينعقد لها الاختصاص.

وتعد الطائرة فى حالة طيران بمجرد استخدامها لقوتها المحركة بقوة الدفع الذاتية بغرض الإقلاع حتى ولو كانت لم تزل على أرض الممر الجوى وحتى لحظة توقف القوة المحركة بتمام الهبوط وهذا يتعلق بالطائرات الأثقل من الهواء (الإيرودين) أما بالنسبة للطائرات الأخف من الهواء (الإيروستات) فإنها تكون فى حالة الطيران) بمجرد انفصالها عن سطح الأرض وحتى عادة وصلها بالأرض مرة أخرى وهو ما ينطبق على الطوافات (طائرات الهليوكوبتر).

وعلى ذلك فإن الفترات السابقة أو اللاحقة على تلك الفترات المشار إليها لو حدث خلالها ضرر على السطح للأغيار فأنه خضع للقوانين الداخلية لأحكام المعاهدة.

وقد اعتدت معاهدة روما – فى الفقرة الأولى من المادة (١) – فى مجال تطبيقها بالأضرار المباشرة فقط دون غيرها فقررت التعويض عنها دون أضرار التحليق (الأضرار غير المباشر) طالما التزمت الطائرة فى طيرانها بقواعد المرور الجوى واجبة التطبيق.

وقدساير المشرع المصرى سنة ١٩٨١ ذلك المنحى فى المعاهدة رغم أن المادة (٣٠) من القانون تقضى بتحديد وزير الطيران لمستوى الضوضاء المسموح بها للطائرات التى تستخدم المطارات كما أوضحت المادة (٢١) كيفية قياس مستوى الضوضاء فى المطارات.

وتستبعد مسئولية مستغل الطائرة طبقا للمادة السابعة عند وقوع أضرار ناجمة عن تصادم طائرتين فى حالة طيران فهذه تنظمها أحكام التصادم الجوى فى الحوادث الجوية حيث تقع الأضرار هنا على أشخاص أو أموا غير موجودين على السطح.

كذلك فقد استبعدت المادة (٢٥) من الاتفاقية الأضرار التى تقع على أى شخص على السطح فى حالة ما إذا كان المصاب مرتبط مع المستغل برابطة عقدية أو كان المصاب مرتبط به بعقد عمل كما هو الحال بالنسبة لتابعيه وهو ما يوضح ارتباط مجال تطبيق الاتفاقية بالغير، وهو ذلك الذى لا يرتبط تعاقديا مع المستغل فيخرج بذلك من مجال تطبيقها: تابعى المستغل والمسافرين وملاك المبانى المجاورة للمطار.

وقد سبق أن ذكرنا استبعاد المادة (٢٦) لنشاط طائرات الدولة من مجال تطبيق الأحكام الاتفاقية وهو ما يستتبع بالضرورة استبعاد الأضرار التى قد تعزى لتلك الطائرات على السطح حتى ولو كان الضرر مباشر، وكانت الطائرة فى حالة طيران، وتوافرت علاقة السببية بين الضرر ونشاط طائرة الدولة.

ثانيا: علاقة السببية بين نشاط الطائرة والضرر على السطح:

قررت المادة الأولى من المعاهدة حق المضرور فى التعويض بمجرد ثبوت أن الضرر قد نشأ من طائرة فى حالة طيران أو من شخص أو من شئ سقط منها كما قررت المادة أنه «لا محل للتعويض إذا لم يكن الضرر نتيجة مباشرة للحادث الذى وقع».

وهذا النص يلقى عبء تفسير عبارة «نتيجة مباشرة» على القضاء الذى ينعقد له الاختصاص بالمنازعة وهو ما سيفتح الباب كثيرة أمام تصورات القوانين الوطنية والفقه والقضاء فى كل دولة لمفهوم السببية المباشرة والسببية غير المباشرة.

ويلاحظ أنه لو كان تفسير تلك العبارة متشدداً فإنه سيستبعد أى ضرر غير ناجم عن الحادث بصورة مباشرة ولكنه ليحدث حسب السير العادى للأمور أو كنتيجة طبيعية له وهو ما يسمى «بالسببية الملائمة» وهنا يبحث القاضى عما إذا كانت رابطة السببية قد قطعت بتدخل ظروف أخرى وثيقة الصلة بالحادث سببت الضرر أم لا، ولا مفر إزاء ذلك من إحالة بحث موضوع السببية للقاضى المختص.

المبحث الثانى
طرق دفع المسئولية
فى معاهدة روما وحدودها

نبحث هنا هن حكم المعاهدة بخصوص الشخص المسئول عن الضرر على السطح وطرق دفع المسئولية وحدودها فى فروع ثلاثة:

الفرع الأول
المسئول عن الضرر فى معاهدة روما

ألقت المعاهدة فى الفقرة الأولى من المادة الثانية عبء المسئولية عن الضرر المباشر على السطح من الطائرة أثناء طيراتها على عاتق المستغل، وللحيلولة دون ما أثير من نقط حول مفهوم المستغل - كما سبق أن رأينا - لجأت المعاهدة لتحديد ذلك الاصطلاح فعرفته فى الفقرة الثانية من المادة الثانية بأنه «الشخص الذى كان يستعمل الطائرة وقت وقوع الضرر» ومع ذلك يعتبر مستغلاً ذلك الذى يكون قد احتفظ لنفسه بحق الرقابة الملاحية حتى ولو خول غيره بطريق مباشر أو غير مباشر حق استعمال الطائرة.

وقررت الفقرة الثانية (ب) من المادة الثانية أن مستعمل أو مستغل الطائرة هو «كل من استعملها بنفسه أو بتابعيه أو بوكلائه

أثناء ممارستهم لوظائفهم سواء أكان ذلك داخلاً أو غير داخل في نطاق اختصاصاتهم».

وقررت الفقرة الثالثة من نفس المادة «يعتبر المالك المقيدة باسمه الطائرة هو مستغلها ومن ثم يكون مسئولاً – ما لم يقيم دليلاً – خلال إجراءات تحديد مسئوليته على أن شخصاً غيره هو المستغل».

وبناء على تلك النصوص فإنه من الواضح أن المعاهدة تفترض أن المالك هو «المستغل» باعتبار أنه الأصيل من حيث المبدأ فيما يتعلق بالرقابة والإشراف أي السيطرة الفعلية فله الحراسة القانونية على الطائرة، ومع ذلك فقد أتاحت المعاهدة للمالك الفرصة في إثبات أنه لم يكن المستغل الحقيقي لطائرة وقت وقوع الضرر.

ولا يغير من صفة المستغل طبقاً للتحديد السابق أن يتولى استخدام الطائرة تابعيه كوكيله أو قائد الطائرة والطاقم فهؤلاء لا يعملون لحساب المستغل ولن يعد أحد منهم مستغلاً في مفهوم المعاهدة إذن حتى ولو استخدم الطائرة بعد انتهاء الفترة المحددة لانتهاء الرحلة.

فالمعيار بناء على ذلك في تحديد صفة المستغل هو احتفاظه بالرقابة والإشراف على تشغيل الطائرة. ومادام طاقم الطائرة أو العنصر البشري هو الذي يقوم بذلك فإن الرقابة والإشراف أو السيطرة الفعلية على الطائرة ستكون منصبه من المستغل على هذا الطاقم واستخدام مستعمل آخر غير مستغلها للطائرة دون طاقمها – كتعاقد مستأجر الطائرة مثلاً مع طاقم جديد مؤقت لها – يدل على

ذلك المستعمل صفة المستغل ويفقدها المستغل الأول حتى ولو كان هو مالك الطائرة.

ولإقامة التوازن بين المركز القانوني للمضرور والمركز القانوني للمستغل، ورغبة في حماية المضرور، فقد انحازت المعاهدة إلى جانب المضرور في أمور ثلاثة حيث اعتبر المالك المقيدة باسمه الطائرة هو المستغل أمام المضرور ما لم يثبت المالك غير ذلك.

ومن ناحية فقد نصت المادة الثالثة من المعاهدة على أنه: «إذا لم يكن لمستغل الطائرة وقت وقوع الضرر دون سواه الحق في استعمالها لمدة تزيد على ١٤ يوما تبدأ حسابها منذ اللحظة التي تولد فيها هذا الحق «حق الاستعمال) فإن الشخص الذي خوله إياه يكون مسئولا معه بالتضامن ويلتزم كل منهما وفقاً للشروط المقررة في هذه الاتفاقية وحدود المسئولية المقررة بها» هذا النص يعني بحالتي «استئجار الطائرة» أو «استعارتها» خلال مدة مؤقتة مع عدم تخلي المستغل (المؤجر أو المعير) للمستعمل عن كل حقه في استعمال الطائرة فيعد كلاهما مشتركاً في استغلال الطائرة، وقد حددت المعاهدة الحد الزمني الأدنى لمدة الإيجار أو الاستعارة وهي ١٤ يوما تبدأ من لحظة أن ينشأ حق الاستعمال شريطة أن يقع الضرر خلال المدة المذكورة.

وقد أقامت المعاهدة تضامناً بين كل من المالك والمستأجر أو المستعير أمام المضرور. أما إذا كان للمستأجر أو المستعير فقط حق الاستعمال واشترط ذلك في عقد الإيجار أو الإعارة في ...

المستغل سينسحب بداهة للمستأجر أو المستعير حيث سيكون لهما حق الرقابة والإشراف أى السيطرة الفعلية على الطائرة.

وأخيراً فقد أرادت المعاهدة حماية المضرور من الحالة التى يستعمل فيها الطائرة شخصاً آخر دون وجه حق أو سند قانونى فقررت المادة الرابعة أنه «إذا استعمل شخص طائرة بدون رضاء من له الحق فى توجيه ملاحتها فإن هذا الأخير ما لم يثبت أنه اتخذ من جانبه العناية اللازمة لتفادى هذا الاستعمال يكون مسئولاً بالتضامن مع من استعملها بغير رضائه عن الأضرار المبررة للتعويض المشار إليه فى المادة الأولى ويلتزم كل منهما وفقاً للشروط الواردة فى الاتفاقية وحدود المسئولية المقررة بها.

وواضح من هذا النص أن المستعمل بدون حق أو سند قانونى كالمودع لديه أو الدائن المرتهن سيتضامن معه المستغل فى مسئوليته عن الأضرار المباشرة الناجمة عن الطائرة أمام المضرور على أساس إثبات المضرور للخطأ أو الإهمال فى اتخاذ المستغل للتدابير اللازمة لمنع هذا الاستعمال غير الشرعى. ويستطيع المستغل الحقيقى إثبات اتخاذه لتلك الإجراءات فيتفادى بذلك الدخول فى دائرة المسئولية مع المستعمل غير الشرعى.

الفرع الثانى

طرق دفع المسئولية وحدودها

فى معاهدة روما سنة ١٩٥٢

كانت النتيجة لاعتناق المعاهدة لنظرية المخاطر وتحمل التبعية أن أصبحت مسئولية المستغل مسئولية موضوعية أو مطلقة لا يمكن دفعها إلا بإثبات المستغل لخطأ المضرور أو إهماله طبقا للقاعدة العامة فى النظرية. وبناء على ذلك فإنه لن يجدى المستغل لدفع مسئوليته إثبات فعل الغير كما كانت تنص الفقرة الثانية من المادة الثانية من معاهدة روما الأولى سنة ١٩٣٣، أو إثبات القوة القاهرة أو حالة الضرورة.

مع ذلك فإن معاهدة روما سنة ١٩٥٢ قد أضافت لخطأ المضرور أو إهماله أو امتناعه هو أو تابعيه أو وكلاؤه لدفع المسئولية سببا أخرى هى: النزاع المسلح، والاضطرابات المدنية وكذلك حين يكون وقوع الأضرار قد جاء عقب حرمان المستغل من استعمال الطائرة بمقتضى أمر من السلطات العامة.

وقد كرر المشرع المصرى فى المادة (١٣٠) نفس الأحكام حيث قررت المادة المذكورة أنه «لا يلتزم الشخص الذى يعتبر مسئولا وفقا لأحكام هذا الفصل بالتعويض إذا نتج الضرر مباشرة عن نزاع مسلح أو اضطرابات داخلية أو إذا منع الشخص من استعمال الطائرة بأمر السلطات العامة أو إذا ثبت أن الضرر ناجد عن خطأ أو إهمال أو امتناع المضرور أو تابعيه أو وكلائه..

أولاً: خطأ المضرور أو تابعيه أو وكلاؤه:

كما نعلم فإن خطأ المضرور يدفع المسئولية المدنية أيا كان أساسها فلا يقتصر فقط على فكرة المخاطر وتحمل التبعة. وقد قررت الفقرة الأولى من المادة السادسة من المعاهدة عدم التزام مستغل الطائرة بتعويض الضرر إذا ما أقام الدليل على أن هذا الضرر يرجع إلى إهمال أو امتناع أو خطأ الشخص الذى أصابه الضرر دون سواه أو تابعيه أو وكلاؤه دون سواهم».

ويلاحظ بداءة أن خطأ المضرور نفسه هو السبب الذى يستطيع به المسئول دفع المسئولية كقاعدة عامة إلا أن المعاهدة إنصافا للمستغل منحته نفس سبب الدفع حين يكون مرتكب الخطأ تابع أو وكيل لمضرور إذ هو مسئول عنهم مسئولية المتبوع عن أعمال التابع فتعد أفعالهم امتداداً لأفعاله ما لم يثبت الأخير ارتكابهم لأفعالهم فى وقت كانوا يعملون فيه خارج حدود اختصاصهم.

وإذا كان من غير الممكن أن ينسب لفاقدى الأهلية كالطفل غير المميز والمجنون والمعتوه خطأ أو إهمال فلابد لتطبيق المادة السادسة من الاتفاقية من ارتكاب الخطأ من شخص عاقل ومميز كان هو السبب المباشر للضرر. وقد اشترطت محكمة النقض الفرنسية فى حكم لها بتاريخ ٥ ديسمبر سنة ١٩٥٦ أن يتسم فعل المضرور «بالأهمية» و «الجسامة».

، طبقا للمادة (٣١٦) من القانون المدنى المصرى فإنه ينبغى.

اهم فعل المضرور فى الضرر، انتقاص التعويض الذى يحكم

به بقدر مساهمة فعل المضرور فى إحداث الضرر ويعد ذلك نتيجة طبيعية فى حالة مساهمة فعل المضرور بجزء فقط من النتيجة الضارة بجانب فعل المسئول، وهو ما تؤيده معظم النصوص الوطنية وأراء الفقه وأحكام القضاء. وقد سايرت الاتفاقية فى المادة السادسة ذلك التيار فقررت أنه «يتعين النزول بالتعويض نزولا مضطردا يتمشى مع درجة هذا الاشتراك فى إحداث الضرر» وهذا هو المقتضى المعقول المسئولية المضرور حيث يجب فى المقابل مساءلة المستغل عن ذلك الجزء الذى ساهم به فى النتيجة النهائية للضرر. وقد قرر القانون المصرى سنة ١٩٨١ حكماً مماثلاً فى المادة (١٣٠).

كذلك نصت الفقرة الثانية من المادة السادسة من الاتفاقية على أنه «إذا رفع شخص دعوى تعويض عن ضرر ناشئ عن موت شخص اخر أو إيذاءات لحقت به فإن خطأ هذا الخير (المضرور) أو تابعيه يكون له ذات الآثار المشار إليها فى الفقرة السابقة».

وبناء على ذلك فإنه يكون للمستغل أن يدفع مسئوليته – كليا أو جزئيا – بخطأ المضرور أو أحد تابعيه أو وكلاؤه حتى لو كان دافع دعوى المسئولية شخص اخر لحقه الضرر كورثته أو من يعولهم ما لم يكن رافعوا الدعوى يؤسسون دعواهم على الضرر الأدبى أو المادى الذى أصابهم هم أنفسهم من وفاة أو إصابة المضرور.

ثانيا: النزاع المسلح أو الاضطرابات المدنية:

لا توافق شركات التأمين فى معظم الأحيان على التأمين ضد النزاعات المسلحة والاضطرابات المدنية. وحيث أن الاتفاقية تلزم المستغل بضمان مسئوليته، بإبرام عقد تأمين مثلاً – كما سنرى – فإن المعاهدة قد جعلت من النزاع المسلح أو الاضطرابات المدنية سبباً لدفع المستغل لمسئوليته عن الأضرار المباشرة للطائرة على السطح إذا كان السبب المباشر للضرر هو سبب من هذه الأسباب.

ويرى البعض – بحق – ضرورة توافر أوصاف القوة القاهرة فى ذلك النزاع المسلح أو الاضطرابات المدنية من حيث عدم توقعه، وإلا فلن يعد ذلك سبباً لدفع مسئولية المستغل.

ثالثاً: حرمان المستغل من استعمال الطائرة بمقتضى أمر من السلطة العامة:

وقد نصت المادة الخامسة من المعاهدة على سبب أخير لدفع المستغل لمسئوليته، فقررت عدم مسئوليته عن الأضرار المباشرة على السطح «إذا كان قد حيل بينه وبين استعمال الطائرة بمقتضى أمر صادر من السلطات العامة».

ولا مناص أمام المستغل سوى إثبات وقوع الأضرار فى وقت حرمانه من استعمال الطائرة فتنسحب صفة المستغل إلى الدولة طالما تمارس النقل التجارى فتخضع لاتفاقية روما سنة ١٩٥٢. أما إذا أصبحت الطائرة من طائرات الدولة، أى تم تخصيصها لخدمة مرفق عام، تخرج عن نطاق تطبيق الاتفاقية.

أما ما يتعلق بسلب الحيازة من المستغل من مستعمل غير شرعى للطائرة جراً عن إرادة المستغل فقد سبق أن تناولنا هذا الموضوع منذ قليل – ونشير هنا لضرورة إثبات المستغل لاتخاذه للعناية اللازمة هذا الاستعمال والتى تعنى وفقاً لما يراه جانب من الفقه والقضاء فى فرنسا «تلك الاحتياطات المعقولة والممكنة».

الفرع الثالث

حدود مسئولية المستغل

فى معاهدة روما سنة ١٩٥٢

يغلب أن تحقيق الأضرار بتلك الطائرات التى يعزى إليها الحدث على السطح وقد تهلك كلياً. لذلك خشيت اتفاقية روما سنة ١٩٥٢ من التزام شركات الطيران بتحمل عبء الأضرار التى أحدثت بها بإصابة أو هلاك الطائرة وعبء دفع تعويضات لا حدود قصوى لها للأغيار المضرورين من الحادث. وبناء كذلك على رغبة المعاهدة فى حماية المضرور الذى من الأجدى له واقعياً أن يستفيد بتعويض مضمون بتأمين أو كفالة مصرفية وإن كانا محددين بدلاً من تعويض غير محدود ولكنه مضمون وضعت الاتفاقية حداً أقصى للمسئولية يستفيد منه المستغل طالما لم يكن الضرر نتيجة فعل متعمد أو امتناع مقصود من جانبه أو من جانب تابعيه أثناء قيامهم بوظائفهم فى حدود اختصاصاتهم. وقد ربطت الاتفاقية ربطاً منتقداً فى المادة (١١ – الفقرة الأولى) بين وزن الطائرة المتسببة فى الحادث طبقاً لما حدد فى شهادة صلاحيتها للطيران، وبين الحد الأقصى الذى يجب

بالنسبة لكل طائرة وعن كل حادث علماً بعدم ارتباط وزن الطائرة بالقيمة الحقيقية لها، كما أنه لا علاقة بينه وبين الأضرار التي قد تنجم عن الطائرة.

وكان أساس مبالغ التعويض – في الفقرة الرابعة من نفس المادة – هو الفرنك الذهب (معيار ٦٥,٥ ملليجرام من الذهب الخالص بنسبة ٩٠٠ في الألف). ويتم حساب التعويض باختلاف الوزن في المادة (١١) سالفة الذكر على النسق الآتي:

١– ٥٠٠,٠٠٠ فرنك لكل طائرة تزن ١٠٠٠ كجم كحد أقصى.

٢– ٥٠٠,٠٠٠ فرنك يضاف إليها ٤٠٠ فرنك عن كل كجم زاد عن الألف للطائرة التي يزيد وزنها عن ١٠٠٠ كجم ولا يتجاوز ٦٠٠٠ كجم.

٣– ٢ مليون وخمسمائة ألف فرنك يضاف إليها ٢٥٠ فرنك عن كل كجم يزيد على ٦٠٠٠ كجم للطائرة التي يزيد وزنها عن ٦٠٠٠ كجم، ولا يتجاوز ٢٠,٠٠٠ كجم.

٤– ٦ مليون فرنك يضاف إليها ١٥٠ فرنك عن كل كجم يزيد على ٢٠,٠٠٠ كجم للطائرة التي يزيد وزنها عن ٢٠,٠٠٠ كجم ولا يتجاوز ٥٠,٠٠٠ كجم.

٥– ١٠ مليون فرنك يضاف إليها ١٠٠ فرنك عن كل كجم للطائرة التي يزيد وزنها عن ٥٠,٠٠٠ كجم».

وقد اقترح الوفد الفرنسي في المؤتمر عدم وضع حد أقصى يستحق لكل مضرور عن الوفاة أو الإصابة ولكن رفض بقية الوفود لذلك الاقتراح قد أدى لتحديد الفقرة الثانية من المادة (١١) للمسئولية فقررت أنه « لا يجوز في حالة الوفاة أو الإصابة أن يزيد التعويض عن ٥٠٠,٠٠٠ فرنك لكل شخص مات أو أصيب». وطبقا للمادة (١٣) فإن هذه الحدود القصوى لا يجوز تجاوزها مطلقا حتى ولو تعدد المسئولين عن الضرر وأصبحوا متضامنين مع المستغل – كما رأينا قبل ذلك – إلا أن الفقرة الثانية من نفس المادة قد استثنت حالة الإضرار الناجمة عن تصادم طائرتين في حالة طيران فمنحت المضرور على السطح الحق في الجمع بين التعويض بالحدود القصوى عن كل طائرة حسب وزنها، إلا أنه لا يجوز له أن يطالب مستغل كل طائرة إلا في حدود مبلغ التعويض المحدد لطائرته.

وقد قررت المادة (١٣٢) من القانون رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ في مصر بأن «الحدود القصوى لمبالغ التعويض عن الأضرار التي تسببها الطائرات للغير على سطح الأرض في إقليم الجمهورية طبقا للاتفاقيات الدولية التي تكون الجمهورية طرفا فيها». وعند توزيع التعويض فإنه لن تكون هناك ثمة مشكلة إذا كانت الأضرار قد أحاقت فقط بأرواح بشرية نجم عنها الموت أو الإصابة. أو حاقت بأموال دون غيرها. ففي هاتين الحالتين ستخفض التعويضات لو كانت زائدة عما نصت عليه المعاهدة لتصل للحد الذي يتناسب مع المبالغ المقابلة لكل منها بالمعاهدة. ولكن قد تثور الصعوبة حين تكون الأضرار قد وقعت في وقت واحد على

والأموال، ففى هذه الحالة – طبقاً للمادة (١٤) – من المعاهدة يقسم الحد الأقصى للتعويض المقرر، فيخصص النصف الأول عنه لسداد التعويضات المستحقة للأشخاص عن الوفاة أو الإصابة، فإذا لم يكف هذا النصف لسدادهم فإنهم يقتسمون النصف الثانى من التعويضات المستحقة بسبب أضرار لحقت بالأموال بقيمة ما نقص لهم قسمة غرماء.

وقد نصت المادة ١٢ (فقرة ١) على حالات المسئولية غير المحدودة فقررت أنه «تكون مسئولية المستغل غير محدودة إذا أثبت المضرور أن ما حاق به من ضرر قد نجم عن فعل متعمد أو امتناع مقصود من جانب المستغل أو تابعيه أو وكلاؤه لإحداث الضرر. ومع ذلك ففى حالة الفعل المتعمد أو الامتناع المقصود من جانب التابعين أو الوكلاء يجب أيضاً أن يثبت أنهم قد اقترفوا ذلك أثناء قيامهم بوظائفهم وفى حدود اختصاصهم».

وقد استبعدت المادة (١٢٣) من القانون المصرى أيضا تلك الحدود القصوى المقررة للتعويض إذا كان الضرر قد نجم عن فعل أو امتناع من قبل المستثمر أو تابعيه ووكلائه بقصد إحداث الضرر أو كان ذلك برعونة مقرونة بعلم احتمال وقوع الضرر.

ويلاحظ أن صياغة المادة (١٢) بهذا الشكل قد استبعدت من الاتفاقية مصطلح «خطأ جسيم» أو «غش» التى كانت تنص عليه المادة (١٠) من اتفاقية روما الأولى سنة ١٩٣٣ لما أثارته من

اختلاف شديد فى التفسير وحاول مندوب أسبانيا استبعاد كلمة متعمد دون جدوى.

ويشترط إذن طبقاً للفقرة الأولى من المادة (١٢) أن يثبت المضرور، النية المبيتة للمستغل أو تابعيه عند علمهم أو امتناعهم فى إحداث الضرر فلا يكفى مجرد إثبات ارتكابهم لخطأ جسيم من أجل عدم تحديد مسئولياتهم. ولا يخفى مدى العنت الذى تحمله هذه المادة ويمكن أن يقابل المضرور فى إثباته لتلك النية. بل إن المادة (١٢) تلقى على عاتق المضرور عبء إثبات أن قيام التابعين أو الوكلاء بالفعل المتعمد أو بالامتناع المقصود لإحداث الضرر كان «أثناء قيامهم بوظائفهم وفى حدود اختصاصهم»، وعلى ذلك فإذا استطاع المستغل إثبات أنهم لم يكونوا عند ارتكابهم لفعلهم أو امتناعهم المسبب للضرر يقومون بوظيفتهم أو كانوا خارج حدود اختصاصاتهم فإن المسئولية تتحدد. وقد قضت الفقرة الثانية من نفس المادة بإطلاق حدود المسئولية عند الاستيلاء غير المشروع على الطائرة واستعمالها دون رضاء من له الحق فى استعمالها. ويبدو من خلال الأعمال التحضيرية للمعاهدة انطباق ذلك على مختطف أو سارق الطائرة فقط دون مستعملها غير الشرعى الذى سبق أن رأينا أنه قد يكون المودع لديه أو المستأجر بعد انتهاء مدة الإيجار أو الدائن المرتهن.

المبحث الثالث
ضمانات مسئولية مستغل الطائرة
فى معاهدة روما سنة ١٩٥٢

بمقتضى المادة (١٢) من اتفاقية روما الأولى سنة ١٩٣٣ كان لابد أن يبرم مستغل كل طائرة تأميناً عن الضرار التى يمكن أن تسببها على السطح، أو أن يودع بدلاً من التأمين مبلغ نقدى لدى أحد البنوك المعتمدة فى الدولة المسجلة فيها الطائرة أو يقدم كفالة مصرفية. وتناول بروتوكول بروكسل بتاريخ سبتمبر سنة ١٩٣٨ بالتنظيم وثيقة التأمين محدداً فيها التزامات المؤمن وبعد ذلك تناولت المواد ١٥، ١٦، ١٧ من اتفاقية روما سنة ١٩٥٢ موضوع ضمانات المسئولية عن أضرار الطائرة على السطح بالتنظيم فقررت المادة (١٥) منح ك دولة متعاقدة الحق فى أن تلزم كل مستغل لطائرة مسجلة فى دولة أخرى التأمين على مسئوليته أو تقديم ضمان آخر لجبر الأضرار التى قد تقع على إقليمها وأن يكون التأمين أو الضمان كافيا. كذلك أجازت لدولة السطح أن تتطلب شهادة تحملها الطائرة تجزم بتمام التأمين، وكذلك شهادة صادرة من سلطات دولة الطائرة أو سلطات دولة المركز الرئيسى المؤمن تقطع بملاءة المؤمن المالية. أو شهادة بتقديم الضمانات الأخرى غير التأمين. وقد أوضحت الفقرة الرابعة من المادة (١٥) صلاحية الضمانات الآتية كبديل عن عقد التأمين:

١- إيداع مبلغ نقدى فى خزينة عامة للدولة المتعاقدة التى سجلت فيها الطائرة أو فى بنك مرخص له بذلك ...

٢- ضمان يقدمه بنك مرخص له بذلك من الدولة المتعاقدة التى سجلت فيها الطائرة بشرط أن تكون هذه الدولة قد تحققت من قدرته المالية.

٣- ضمان تقدمه الدولة المتعاقدة المقيدة فى سجلاتها الطائرة شريطة أن تتعهد هذه الدولة بعدم التمسك بأية حصانة قضائية فى حالة النزاع الذى يثار بشأن هذا الضمان.

وقد اشترطت المادة (١٧) لصحة تلك الضمانات ما يلى:

أولاً: أن يخصص الضمان على وجه التحديد وبالأفضلية لدفع التعويضات المستحقة وفقاً لنصوص الاتفاقية.

ثانياً: يجب أن يكون هذا الضمان كافياً، ويعتبر هكذا متى تساوى مع حدود التعويض التى قررتها المادة (١١) من الاتفاقية وذلك إذا تعلق الضمان بمستعمل لطائرة واحدة، فإذا كان المستغل يستخدم عديداً من الطائرات، فإن الضمان يجب أن يتساوى مع مجموع الحدود القصوى للتعويض المستحق عن أثقل طائرتين بينها.

واشترطت الفقرة الثالثة من المادة السابقة فى حالة رفع دعوى التعويض على المستغل زيادة مبلغ الضمان حتى يعدل مجموعة المبلغين الآتيين: مبلغ الضمان اللازم توافره فى الفقرة الثانية من نفس المادة أى بالنسبة لطائرة واحدة، أو أثقل طائرتين حسب الأحوال يضاف إليه مبلغ التعويض الذى يطالب به المضرور على الخارج وذلك فى الحدود التى تقرها الاتفاقية وتظل هذه الزيادة فى

الضمان محتفظاً بها لحين البت تماماً فى تسوية التعويضات المحكوم أو رفضها نهائياً.

وحول إمكانية رفع المضرور على السطح لدعوى مباشرة على الضامن بناء على ذلك الإيداع والتخصيص الذى ورد فى المادة (١٧) المشار إليها فإن المعاهدة مع ذلك قررت فى الفقرة الخامسة من المادة (١٦) ما يلى: «دون إخلال بما قد يكون لمن لحقه الضرر (على السطح) من حق رفع الدعوى المباشرة وفقاً لأحكام التشريع المنظم لعقد التأمين أو الضمان فإنه لا يجوز للمضرور أن يرفع دعوى مباشرة ضد المؤمن إلا فى الحالات الآتية:

(أ) إذا امتد سريان مفعول الضمان وفقاً لأحكام الفقرة الأولى بشقيها من هذه المادة (أى المادة ١/١٦ أ – ب).

(ب) وعلى ذلك فما لم يسمح القانون الوطنى للمضرور برفع الدعوى المباشرة فإنه لن يستطيع رفعها وفقا لأحكام المعاهدة إلا فى الحالات التى يفقد فيها المستغل حقه فى الرجوع على الضامن وذلك عندما يمتد أثر الضمان بصفة استثنائية رغم انتهاء أجله أو رغم وقوع الضرر خارج الحدود الجغرافية المتفق عليها فى شروط الضمان كما أن للمضرور رفع الدعوى المباشرة على الضامن عندما يشهر إفلاس المستغل للحيلولة دون دخول المضرور مع باقى الدائنين فى قسمة الغرماء.

واستبعدت الفقرة السادسة من المادة (١٦) إمكان دفع الضامن لدعوى المضرور المباشرة بأى دفع يستند إلى بطلان [illegible]

بينه وبين المستغل ولكن وفقاً للفقرة الأولى من نفس المادة عدة دفوع أخرى هى:

١- الدفوع التى كان بوسع المستغل التمسك بها فى مواجهة المضرور كخطأ المضرور أو تسبب وقوع نزاع مسلح أو اضطرابات مدنية فى وقوع الضرر لاتفاق ذلك مع الأعمال التحضيرية للمعاهدة.

٢- تزوير المستندات.

٣- أن يكون الضرر قد وقع بعد انتهاء سريان الضمان ما لم يكن قد امتد استثنائياً كما رأينا.

٤- وقوع الضرر خارج الحدود الجغرافية المنصوص عليها فى شروط الضمان، ما لم يثبت أن ذلك كان مردة قوة قاهرة أو خطأ فى القيادة أو عمليات الطيران أو لتقديم مساعدة اقتضتها الظروف.

الباب الرابع

أحكام النقل الجوى الدولى

مقدمة

صورة النقل الجوى

للنقل الجوى أشكال متعددة فقد يكون منتظم Regulier أو غير منتظم A La demend، خاص Privé أو عام Public بمقابل Atitre onereux أو مجانى Atitre gratuit داخلى Internet أو دولى International. ويهمنا فى هذا الصدد إلقاء الضوء على الصورتين الأخيرتين للنقل الجوى وهما: النقل الجوى الداخلى والنقل الدولى.

(أ) النقل الجوى الداخلى:

ويتم بكامله داخل حدود إقليم الدولة كالنقل الجوى بين القاهرة وأوان مثلا. ورغبة فى حماية الأمن القومى وأسرار الدول العسكرية فإنه يغلب أن يسمح بهذا النوع من النقل للشركات الوطنية فقط دون منافسة حيث يخضع للتشريعات الداخلية لكل دولة.

وللأسف فإن النقل الجوى الداخلى فى مصر لا يخضع لأحكام القانون المصرى المنظم لعقد النقل الجوى بل لأحكام القانون التجارى الخاصة بعقد النقل البرى والقواعد العامة فى القانون المدنى وهو ما يتنافى وذاتية أحكام القانون الجوى.

مع ذلك فإنه غالبا ما يستبعد القضاء تطبيق أحكام القانون الوطنى إذ يطبقون شروط الاتحاد الدولى للنقل الجوى I.A.T.A لتعتبر جزءا من محتوى العقد الذى يخضع لإرادة أطرافه.

(ب) النقل الجوى الدولى:

وهو ذلك النقل الجوى الذى يتعدى حدود الدولة الواحدة وهنا تثور مشاكل تنازع القوانين حيث يتغير النظام القانونى للنقل داخل نطاق كل دولة تحلق الطائرة فى سمائها. ومن هنا تجلت الرغبة فى توحيد القواعد القانونية الوطنية فى صورة اتفاقية دولية، وهو ما نجم عنه إبرام اتفاقية فارسوفى الدولية فى شأن النقل الجوى الدولى والتى تم توقيعها فى ١٢ أكتوبر سنة ١٩٢٩ ودخلت حيز التنفيذ فى ١٨ فبراير ١٩٣٣.

وتعد هذه الاتفاقية هى المصدر الجوهرى لأحكام عقد النقل الجوى الدولى. مع ذلك فقد استبعدت الاتفاقية بع صورة النقل الجوى الدولى من مجال تطبيقها. كما وحدت بعض أحكام عقد النقل الجوى دون غيرها.

تقسيم:

ونقتصر دراستنا فى هذا المجال على النقل الجوى الدولى فقط من عدة زوايا، فنتناول فى الفصل الأول النقل الجوى الدولى طبقا لاتفاقية فارسوفى ونعالج فى الفصل الثانى عقد النقل الجوى الدولى، ونلقى الضوء فى الفصل الثالث على مسئولية الناقل الجوى الدولى.

الفصل الأول

النقل الجوى الدولى طبقاً لمعاهدة فارسوفى

تمهيد:

رغم الأهمية الكبرى لاتفاقية فارسوفى سنة ١٩٢٩ الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوى فقد ظهرت الحاجة لتعديلها جزئيا ببروتوكول لاهاى سنة ١٩٥٥ لعدم ضبط كثير من مصطلحاتها الجوهرية ولعدم ملائمة الاتفاقية بصورتها الأولى لصوالح وأمانى الدول النامية التى كانت آنذاك مستعمرات أو محميات بجانب انخفاض قيمة ذلك الحد الأقصى المقرر لمسئولية الناقل الجوى الدولى. مع ذلك، ونتيجة للاختلاف والتشعب فى تفسير المادة (٢٥) من المعاهدة والتى تسقط عن الناقل الجوى تحديد المسئولية المقرر فيها، فقد دعت العديد من الدول ومنها الولايات المتحدة الأمريكية للدعوة لتعديل المعاهدة مرة أخرى تعديلا بموجب بروتوكول جواتيمالا سيتى سنة ١٩٧١ الذى أجرى بعض التعديلات الجوهرية فى الأحكام التى تناولت أساس مسئولية الناقل والحد الأقصى للمسئولية. بعد ذلك تم تعديل المعاهدة تعديلاً غير جوهرى بمقتضى اتفاق جوادالاجارا بالمكسيك سنة ١٩٦١. وأخيرا جاءت بعض التعديلات الأخيرة فى بروتوكول مونتريال الدقع سنة [illegible]

تقسيم:

نلقي الضوء في هذا الفصل على المجال المحدد لتطبيق أحكام اتفاقية فارسوفي بإيضاح شروط تطبيقها لتحديد النقل الجوى الخاضع لأحكامها. كذلك فإن هناك بعض أنواع من النقل الجوى الدولي تخرج عن نطاق تطبيق المعاهدة إما بنص المعاهدة ذاتها وإما من خلال الأحكام الواردة في البروتوكولات المعدلة لها. ويثور التساؤل حول أثر بعض أحكام المعاهدة الأصلية مع البروتوكولات المعدلة على توحيد الأحكام القانونية بخصوص النقل الجوى بناء على ذلك فإننا نقسم البحث في هذا الفصل إلى ثلاثة مباحث كالآتي:

المبحث الأول: شروط تطبيق معاهدة فارسوفي وتعديلاتها.

المبحث الثاني: النقل الجوى الدولي الخارج عن نطاق تطبيق معاهدة فارسوفي.

المبحث الثالث: أثر اختلاف بعض أحكام المعاهدة مع البروتوكولات المعدلة لها.

المبحث الأول

شروط تطبيق معاهدة فارسوفى

وتعديلاتها

نصت الفقرة الأولى من المادة الأولى من اتفاقية فارسوفى تحت عنوان «تعاريف» على أنه: «تطبق هذه الاتفاقية على كل نقل دولى للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع تقوم به طائرة فى مقابل أجر. كما تطبق على عمليات النقل التى تقوم بها وبغير أجر طائرة إحدى منشآت النقل الجوى». ونصت الفقرة الثانية على أنه «يعتبر نقلا دولياً فى مفهوم هذه الاتفاقية كل نقل تشترط فيه الأطراف المتعاقدة أن تكون نقطتا القيام والوصول – سواء أكان هناك انقطاع للنقل أو كان هناك نقل من طائرة إلى أخرى أم لم يكن – واقعتين إما فى إقليم طرفين ساميين متعاقدين وإما فى إقليم طرف واحد من الأطراف المتعاقدة أو لانتدابها أو لسلطاتها ولو كانت هذه الدولة غير متعاقدة، ولا يعتبر نقلاً دولياً فى عرف هذه الاتفاقية النقل بغير وجود هذا الرسو بين الأقاليم الخاضعة لسيادة أو لإمارة أو لانتداب أو لسلطة الطرف السامى المتعاقد».

بناء على ذلك فإننا نجد أن المعاهدة تشترط أنه لكى يعد النقل الجوى دولياً فإنه يشترط (أولا) أن يتم بمقابل لا أن يكون مجانيا وهو ما اصطلح على تسميته «بالشرط التجارى». كذلك يشترط

(ثانيا) ما اصطلح على تسميته «بالشروط الجغرافية» ومن الضرورى إلقاء الضوء على شرطى تطبيق أحكام الاتفاقية.

أولا: ضرورة أن يتم النقل بمقابل (الشرط التجارى):

قررت الفقرة الأولى من المادة الأولى أنه ينبغى أن يتم النقل الدولى بمقابل، ولم يشترط النص أن يكون ذلك المقابل نقديا وإن كان كذلك فى الغالب فيمكن أن يتم المقابل إذن فى صورة تقديم خدمات أو أداء أعمال يقبلها الناقل كمقابل لقيامه بالنقل وهو ما يظهر تجارية نشاط الناقل. كذلك لم يشترط النص دفع المقابل دفعة واحدة أو على دفعات مقسطة. وبناء على ذلك يرى جانب من الفقه ضرورة تناسب «المقابل» فى مقداره ومداه مع الرحلة الجوية ولن يعد كذلك مجرد الإسهام الرمزى من جانب المسافر والمرسل فى تكاليف الرحلة وإلا عُد العقد الذى يرتبط به الناقل الجوى مجرد عقد من العقود غير المسماة أو يصبح عقد نقل بالمجان يشوبه البطلان. ومسألة تناسب المقابل مع الرحلة الجوية المقررة ينبغى تركها لتقدير المحكمة المختصة. وبطبيعة الحال فإنه عند عدم دفع مقابل للرحلة الجوية فلن يعد النقل هنا دولياً، ويخضع عندئذ للقوانين الوطنية المختصة لاتفاقية فارسوفى. ومع ذلك فقد قررت المادة الأولى إخضاع النقل المجانى لأحكام المعاهدة إذا باشرته إحدى منشآت النقل الجوى Entreprise de transport aerien ويقصد من تلك الصورة من النقل المجانى إما قيام المنشأة بذلك مستهدفة الدعاية لها بنقلها لأحد نجوم المجتمع من المشاهير أو لكبار الشخصيات السياسية أو الفنية أو الأدبية ومن

أن هذا النقل المجانى قد تم تنفيذا للشرط المبرم بينها وبين الدولة التى منحتها التزام النقل الجوى كنقل أحد موظفى الدولة مجانا. ومن جهة نظرنا فإنه فى الحالتين السابقتين للمنشأة وهو مالا يتنافى مع استهدافها للربح ولا مع فكرة الاحتراف.

ولم تحدد المعاهدة المقصود على وجه الدقة من اصطلاح «منشآت النقل الجوى»، ويرى جانب من الفقه أنه يقصد به تلك المؤسسات أو الشركات التى تحترف النقل وتستخدم طائرات نقل مفتوحة للجمهور أو بحسب الطلب، فيخرج عن ذلك النقل الجوى النقل المجانى الذى يتم عن طريق طائرات مملوكة لشركات أو لمؤسسات لا تعمل بالنقل الجوى على سبيل الاحتراف. ومع ذلك يفضل جانب فقهى آخر ترك تقدير معنى اصطلاح «منشآت النقل الجوى» فى حالات النقل المجانى للقضاء المختص ليحدد معناه على ضوء الواقع.

ثانيا: الشروط الجغرافية للنقل الجوى الدولى:

من خلال نص الفقرة الثانية من المادة الأولى نجد أن المعاهدة تعتبر النقل الجوى دوليا وخاضعا لأحكامها فى حالتين **أولهما**: إذا كانت نقطة الوصول ونقطة الرحيل تقعان فى دولتين من الدول الأطراف فى الاتفاقية. **وثانيهما**: إذا كانت نقطتا القيام والوصول فى دولة متعاقدة واحدة مع وجود اتفاق على رسو الطائرة فى دولة أخرى أثناء الرحلة.

(أ) وقوع النقل بين طرفين ساميين متعاقدين فى المعاهدة:

لكى يعتبر النقل دولياً يلزم أن يتم فيما بين دولتين كل منهما طرف سام متعاقد Haute Partie Contractante. ومن المتفق عليه في فقه القانون الدولى العام والقضاء الدولى أن الدولة لكى تعد طرفاً متعاقداً فى معاهدة ما، فإنه ينبغى أن تسلك طريق من اثنين فإما أن تصدق على المعاهدة فى أول الأمر، أو أن تنضم لها بعد ذلك، فلا يكفى مجرد التوقيع طبقاً لحكم لمجلس اللوردات الإنجليزى سنة ١٩٣٦ الذى يعتبر الدولة طرفاً فى المعاهدة لمجرد التوقيع. وقد قررت المادة (١٧) من بروتوكول لاهاى سنة ١٩٥٥ أن «اصطلاح» الطرف السامى المتعاقد «يعنى الدولة» وفى كل الحالات الأخرى فإن اصطلاح الطرف السامى المتعاقد يعنى الدولة التى يكون تصديقها أو انضمامها للمعاهدة أصبح نافذاً أو التى يكون انسحابها قد ولد أثره بعد.

وحكمة هذا النص أن مد نطاق المعاهدة لدولة غير متعاقدة قد يؤدى لامتناع محاكمها عن تطبيق أحكام المعاهدة بدعوى مخالفتها للنظام العام فى الدولة.

ومناط تطبيق النص هو نقطتى القيام والوصول على أقاليم دولتين متعاقدتين فلا أهمية لتحليق الطائرة فوق أقاليم دولة متعاقدة. وتظل الدولة المحمية أو الموضوعة تحت الوصاية مرتبطة بالاتفاقية بعد انتهاء الوصاية أو الحماية طالما أن الدول الحامية أو الوصية طرف فى المعاهدة.

والعبرة فى هذا الشرط الجغرافى هى بما اتفق عليه أطـراف عقد النقل وليس السير الفعلى للطائرة فقد يتغير خط السير المتفـق عليه بين الناقل وبين المرسل أو المسافر بعد إتمام الرحلـة لـرداءة الأحوال الجوية مثلاً، أو امتداد الرحلة لدولة أخرى متعاقدة نتيجـة لظروف اضطرارية فإن ذلك لا يؤثر فـى دوليـة النقـل الجـوى وخضوعه بالتالى لأحكام الاتفاقية.

ومن الجلى طبقاً لنص المادة الأولى أن رسـو الطـائرة فـى محطات دول ليست أطرافا فى الاتفاقية لا يدحض الصبغة الدوليـة سالفة الذكر وكذلك الحال بالنسبة لانتقال المسـافرين مـن طـائرة لأخرى طبقاً لتدبير سابقة أو لاحق من جانب الناقل.

(ب) النقل بين نقطتين واقعتين فى إقليم أحد الأطـراف السـامية المتعاقدة:

فيعتبر دوليا بمقتضى الفقرة الثانية من المادة الأولـى – ذلـك النقل الجوى بين نقطتى قيام ووصول فى دولة متعاقدة واحدة بشرط أن يحصل «رسو جوى مؤقت» Escale. وأمام صمت المعاهدة عن تحديد مدلول «الرسو الجوى» فإنه يتحدد معناه على ضوء خطـاب النقل الجوى أو تذكرة السفرة أو طبقـا لمـا يسـتظهر مـن إرادة المتعاقدين. وقد أوضحت محكمة استئناف إنجلترا فى حكم لها فـى ١٣ يونيو سنة ١٩٣٦ أن «الرسو الجوى» هو كل نقطة تهبط فيهـا الطائرة كان مقررا أن تهبط فيها وتقع على طريق رحلتها بين محطة القيام ومحطة الوصول ولا يقدح فى ذلك أن يقع هذا الرسو [illegible]

فى إقليم خاضع لسيادة دولة أخرى حتى ولو لم تكن هذه الدولة طرفا فى الاتفاقية. ولكن لا يعتبر نقلاً دولياً ذلك النقل الجوى ما بين نقطتى قيام ووصول على إقليم دولة غير منضمة للاتفاقية ولو وقع رسو خلال الرحلة على إقليم دولة طرف فى المعاهدة.

والعبرة فى توافر ذلك الشرط الجغرافى الثانى كذلك هى باتفاق أطراف العقد حتى ولو ألغيت محطة الرسو لسوء الأحوال الجوية مثلاً على الرغم من سبق الاتفاق على ذلك. ولنضرب مثالاً لذلك طائرة تقلع بين القاهرة والغردقة مع تحديد مسبق لنقطة رسو مؤقت بالمملكة العربية السعودية فلو أنه بناء على ظروف جوية لم تستطع الطائرة إجراء ذلك الرسو فإن النقل يعد دولياً مع ذلك والعكس صحيح فلو انه لم يتم الاتفاق على الرسو المؤقت بل كان النقل داخليا محضاً بين القاهرة والغردقة ومع ذلك اضطرت الطائرة للرسو فى جدة مثلاً فإن ذلك النقل سيعد مع ذلك نقلاً داخليا لا يخضع لأحكام الاتفاقية. ويثور التساؤل حول دولية تلك الرحلات الجوية التى يحمل فيها المسافر تذكرة ذهاب وعودة Allez – Retour، من وإلى دولته المنضمة للاتفاقية مع وجود مرسى جوى فى دولة أخرى طرفاً أو غير طرف فى الاتفاقية. بمعنى آخر هل تخضع تلك الرحلة لأحكام الاتفاقية ؟ وهل يعد هذا النقل رحلة واحدة أم رحلتين ؟ أثير هذا الموضوع أمام محكمة استئناف إنجلترا بتاريخ ١٣ يوليو سنة ١٩٣٦ فى قضية «جرين» ضد شركة الخطوط الجوية الإمبراطورية التى تتلخص وقائعها فى قيام السيد «جرين» برحلة على متن إحدى [illegible] الشركة المذكورة بتذكرة ذهاب وعودة بين [illegible]

لندن وقد لقى «جرين» حتفه فى بروكسل قبل عودته ولم تكن بلجيكا قد صدقت بعد على معاهدة فارسوفى عند إقامة دعوى مسئولية على الشركة، مع ذلك اعتبر القضاء الإنجليزى أن الرحلة واحدة والنقل دوليا مع وجود محطة جوية فى دولة أجنبية وطبقت أحكام المعاهدة فيما يتعلق بالفقرة الثانية من المادة الأولى منها. ويرى جانب من الفقه عدم مسايرة ذلك الحكم السابق لقصد واضعى الاتفاقية ومخالفته لطبائع الأمور فليس من المعقول طبقا لهذا الرأى أن النقل ذهابا وإيابا بين باريس وأنقرة مثلا يعتبر بمثابة رحلة واحدة رغم قضاء المسافر مدة عام فى أنقرة قبل رحلة العودة. ويرى هذا الجانب الفقهى أن هذا النقل يحتوى رحلتين منفصلتين يغطيهما عقد نقل واحد. فلا يخضع النقل لأحكام المعاهدة، وفقا لهذا الرأى إذا كانت نقطتا القيام والوصول واقعتين فى إقليم دولتين أحدهما فقط طرف فى الاتفاقية وسيعد اعتبار وجود رحلة واحدة فى هذا الفرض إهدارا لمفهوم الرسو الجوى. وينادى جانب فقهى آخر بضرورة التفرقة بين فرضين **أولهما**. أن يصدر الناقل تذكرتين منفصلتين لكل رحلة على حدة، **وثانيهما**. أن يصدر الناقل تذكرة واحدة لرحلة الذهاب والعودة، وفى الحالة الأولى لا يخضع ذلك النقل للمعاهدة لأن كل رحلة ستعد نقلا دوليا يقع بين دولتين **إحداهما** فقط دولة متعاقدة مادام أن كل دولة قد صدر لها تذكرة خاصة. أما فى الفرض **الثانى** فإننا نكون وفقا لهذا الرأى بصدد رحلة واحدة تخضع لأحكام المعاهدة لأنها ستكون نقلا واقعيا بين نقطتين واقعتين معا على إقليم دولة واحدة طرف فى الاتفاقية مع وجود مرسى جوى على إقليم [illegible]

لم تكن طرفاً في الاتفاقية. ونرى أن المناط في هذه المسألة ينبغي أن يكون هو إرادة المتعاقدين وما إذا كانت قد اتجهت إلى اعتبار النقل عملية أو رحلة واحدة أم أكثر والدليل على ذلك هو نص الفقرة الثالثة من المادة الأولى والتي تنص على أنه «عند تطبيق هذه الاتفاقية يعتبر النقل الذي يتولاه عدد من الناقلين على التتابع بطرق الجو أنه نقلاً واحداً إذا اعتبره المتعاقدون بمثابة عملية واحدة سواء أكان الاتفاق بشأنه قد تم بعقد واحد أو أكثر.

بالإضافة إلى ذلك فإن نص الفقرة الثانية من المادة الأولى لم يجعل لانقطاع الرحلة أثر على اعتبار النقل دولياً. كذلك فإن حصول الناقل على أجرة السفر ذهاباً وإياباً أقل من أجرتين منفصلتين يعني اتجاه نية الأطراف لاعتبار العملية واحدة. وأخيراً فإن هذا الحكم هو ما يتفق في تقديرنا مع الهدف الأسمى للاتفاقية وهو توحيد الحلول والأحكام القانونية في مجال النقل الجوي الدولي دون فتح الباب لتشعب الحلول القضائية الوطنية.

المبحث الثانى

النقل الجوى الدولى الخارج عن نطاق تطبيق معاهدة فارسوفى

كما ذكرنا قبل ذلك فإن معاهدة فارسوفى استهدفت توحيد بعض قواعد النقل الجوى الدولى لما ظهر فى العمل من تنازع بين التشريعات الوطنية فى موضوع النقل الجوى الدولى الداخلى من المعاهدة فإن هناك بعض أنواع من النقل الجوى أخرجتها المعاهدة وتعديلاتها من مجال تطبيقها. وتنحصر تلك الاستثناءات من تطبيق المعاهدة فى ثلاثة أحوال هى: النقل الذى يتم وفقاً لاتفاقيات البريد الدولة، والنقل الجوى على سبيل التجربة، وأخيراً النقل فى ظروف غير عادية خارج النطاق المألوف لعمليات الاستغلال الجوى.

أولا: النقل الذى يتم وفقاً لاتفاقيات البريد الدولية:

حتى لو سلمنا بتوافر الشروط المنصوص عليها فى المادة الأولى لسريان أحكام معاهدة فارسوفى على أى نقل جوى فإنه لا تسرى أحكام هذه المعاهدة على عمليات النقل التى تحكمها المعاهدات الدولية للبريد. وهذا هو ما نصت عليه الفقرة الثانية من المادة الثانية من المعاهدة.

وقد توسع بروتوكول لاهاى سنة ١٩٥٥ فى هذا الاستثناء حيث مد نطاقه أيضاً إلى نقل الرسائل والطرود البريدية سواء أكان هذا النقل خاضعاً أو غير خاضع لهذه المعاهدات. وتجدر الإشارة إلى

بروتوكول مونريال لسنة ١٩٧٥ قد استبعد صراحة فى الفقرة الثالثة من المادة (٢) هذا النوع من النقل الجوى من مجال تطبيق المعاهدة مقرراً أنه «فيما عدا الحكم الواردة فى الفقرة (٢) بعاليه لا تسرى أحكام هذه المعاهدة على الرسائل البريدية».

ثانياً: النقل الجوى على سبيل التجارب الأولى:

نصت المادة (٣٤) من معاهدة فارسوفى على أنه «لا تسرى هذه المعاهدة على عمليات النقل الجوى الدولية التى تقوم بها مؤسسات الملاحة على سبيل التجارب الأولى بقصد إنشاء خطوط ملاحة جوية منتظمة».

وهنا أيضاً لو توافرت الصفة الدولية للنقل الجوى طبقاً لنص المادة الأولى من المعاهدة فإن التجارب الأولى لشركات الطيران لاستكشاف مناطق جديدة لم تطرق من قبل بهدف إنشاء خطوط جوية جديدة لا تدخل ضمن مجال تطبيق المعاهدة. ومن المؤكد أن استكشاف خط ملاحى جديد هو أمر مفعم بالصعاب الفنية والأخطار غير العادية من حيث زوايا ارتفاع والتحليق والتضاريس الجغرافية والأحوال الجوية الفنية والأخطار غير العادية المتكررة فى هذه المناطق. بناء على ذلك فقد رأت المعاهدة أن للناقل الجوى حرية عقد الاتفاقات التى يستطيع من خلالها تخفيف مسئوليته حتى يحمى نفسه من تبعة هذه المخاطر. وتحديد عدد التجارب الأولى يجب – إزاء صمت المعاهدة – أن يخضع للقاضى المختص. وينبغى

على الأصل فى المادة الأولى. فهو يعكس ظروفاً تاريخية محضه لم يعد لها وجود، وهى افتتاح خطوط جديدة أمام الطيران التجارى فى الفترة المعاصرة والسابقة على إبرام المعاهدة وهو الأمر الذى أصبح الآن فى ذمة التاريخ بعد أن غطت الخطوط المنتظمة كل أرجاء العالم تقريباً. لذلك يلاحظ عدم إشارة بروتوكول لاهاى سنة ١٩٥٥ أو جواتيمالا سيتى سنة ١٩٧١ أو مونريال سنة ١٩٧٥ بعد ذلك لهذا الاستثناء وهو ما يعنى إسقاطه.

ثالثاً: النقل فى ظروف غير عادية خارج النطاق المألوف لعمليات الاستغلال الجوى:

ولقد نصت على هذا النوع من النقل الجوى المادة (٣٤) صراحة حيث استبعدت سريان أحكام هذه المعاهدة على عمليات النقل التى تتم فى ظروف غير عادية خارجة عن كل عملية مألوفة فى الاستغلال الجوى.

وبناء على ذلك فإنه ينبغى توافر شرطان لتطبيق حكم المادة السابقة وهما:

١- أن يكون النقل فى ظروف غير عادية.

٢- أن يكون خارج النطاق المألوف لعمليات الاستغلال الجوى. فلا يجوز مثلاً استبعاد رحلات التاكسى الجوى من نطاق تطبيق الاتفاقية حيث وإن كانت تتم فى ظروف غير عادية لكنها مع ذلك لا تقع خارج النطاق المألوف للاستغلال الجوى.

ويشمل هذا النص على سبيل المثال الرحلات الجوية لأغراض عملية في مناطق وعرة وعمليات المساعدة والإنقاذ المقدمة للطائرات والسفن التي في خطر في أعالي البحار. وإخضاع هذا النقل الجوى للمعاهدة يلقى بعبء ثقيل على الناقل فيما يتعلق بمسئولياته المشددة في المعاهدة وقد جاء بروتوكول لاهاى لكى يقصر هذا الاستثناء على بعض أحكام المعاهدة حيث أعفى الناقل من تحرير مستندات النقل والوثائق المنصوص عليها في المواد من ٣ – ٩ من الاتفاقية.

المبحث الثالث

أثر اختلاف بعض أحكام المعاهدة مع البروتوكولات المعدلة لها

لم تختلف شروط تطبيق أحكام معاهدة فارسوفى مع شروط تطبيق بروتوكولات لاهاى سنة ١٩٥٥ وجواتيمالا سيتى سنة ١٩٧١، ومونتريال سنة ١٩٧٥ وبناء على ذلك فإنه ينبغى أن يكون النقل بمقابل – بالمعنى السالف توضيحه – وأن يكون النقل دولياً أى يكون بين نقطتين واقعتين إما فى إقليم دولتين طرفين فى البروتوكول وإما فى إقليم واحد بشرط الرسو الجوى في إقليم دولة أخرى.حتى ولو لم تكن طرفاً سامياً متعاقداً. فالمناط هو نقطتى القيام المتفق عليهما بين الأطراف بغض النظر عن جنسية أطراف عقد النقل. وينحصر الخلاف بين المعاهدة والبروتوكولات فى الموضوع محل البحث في استبعاد المعاهدة للنقل الذى يتم وفقا لاتفاقيات البريد الدولية والنقل على سبيل التجربة لإنشاء خطوط جوية منتظمة أو الذى يقع فى ظروف غير عادية خارج النطاق المألوف للاستغلال الجوى بينما – فى المقابل – أسقطت البروتوكولات المعدلة الإستثنائين الأخيرين فأصبحا خاضعين لأحاكم المعاهدة بعد تعديلها.

والمشكلة محل البحث تثور عندما يقع النقل بين دولتين **إحداهما** طرف فى بروتوكول من الثلاثة **والأخرى** طرف فى المعاهدة الأصلية. أو عندما يكون النقل بين دولتين أحدهما طرف فى بروتوكول لاهاى المعدل للمعاهدة والأخرى ...

جواتيمالا سيتى الذى عدل فى معاهدة فارسوفى المعدلـة بواسطة بروتوكول لاهاى، فلأى حكم سيخضع هذا النقـل هـل للمعاهـدة الأصلية أم لبروتوكول لاهاى أم جواتيمالا سيتى ؟

يرى جانب من الفقه أنـه بالاسـتناد للأعمـال التحضـيرية لبروتوكول لاهاى فإنه يجب خضوع هذا النقل للمعاهـدة الأصـلية الموقعة فى فارسوفى سنة ١٩٢٩. ويرى جانب آخـر نفـس الـرأى السابق على اعتبار أن الاتفاقية تمثل الحد الأدنى المشترك فى توحيد قواعد النقل الجوى الدولى الذى ارتضاه المجتمع الدولى. مع ذلـك فإن هذا الرأى لن يؤدى لأى نتيجة عملية حيـث أن الـدول التـى صدقت على البروتوكول وأصبح جزء من قانونها الداخلى قد ترفض – عندما يثور أمامها نزاع يثير مثـل هـذه التسـاؤلات – تطبيـق المعاهدة برغم مخالفتها للنظام العام. كما أنها لـن تطبـق أحكـام البروتوكول لعدم توافر الشروط اللازمة فى النقل لصيرورته دوليـا بالمعنى الذى حدده البروتوكول. على ذلك فإن هذا النقل سيخضـع للقانون الذى تحدده قواعد الإسناد فى القـانون الـوطنى وهـو مـا يتعارض تماماً مع ما استهدفته المعاهدة من توحيد بعض قواعد النقل الجوى الدولى مع ملاحظة أن نفس هذه المشكلة سنواجهها فى كـل المواد التى تم تعديلها بالمعاهدة فى البروتوكولات اللاحقة فى غيـر الموضوع محل البحث، كما هو الحال فى مستندات النقل، ورفع الحد الأقصى لمسئولية الناقل، وعدم مسئولية الناقل بسبب الخطأ الملاحى فى حالة نقل البضائع، وسيظل الأمر على ما هو عليه حتى يتطابق عدد أطراف المعاهدة مع عدد أطراف البروتوكـولات المعدلـة أو تدمج البروتوكول بالمعاهدة ويتم التوقيع عليها مرة.

الفصل الثانى

عقد النقل الجوى الدولى

تعريف وتقسيم:

يتفق عقد النقل الجوى مع غيره من عقود النقل الأخرى إلا فيما يتعلق بوسيلة تنفيذه وهى الطائرة، وهو اتفاق يلتزم فيه شخص يسمى الناقل فى مواجهة شخص آخر يسمى المسافر أو الشاحن بنقل شخص أو بضاعة عبر الجو من مكان لمكان آخر محددين خلال مدة معينة ومقابل أجر معلوم. ونتناول بالبحث فى هذا الفصل الطبيعة القانونية لعقد النقل الجوى وتكوينه، ونتناول بعد ذلك موضوع إثبات عقد النقل الجوى ثم نختتم هذا الفصل باستعراض آثار عقد النقل الجوى وذلك فى ثلاثة مباحث على التوالى.

المبحث الأول

الطبيعة القانونية لعقد النقل الجوى وتكوينه

الفرع الأول

الطبيعة القانونية لعقد النقل الجوى

لا يختلف عقد النقل الجوى عن سائر العقود من ناحية الشروط الموضوعية العامة اللازمة لوجود أى عقد وهى الرضا والمحل والسبب. ويتميز عقد النقل الجوى بأنه من العقود الرضائية [illegible] – فى الوقت نفسه – من عقود الإذعان.

كذلك يتميز عقد النقل الجوى بأنه عقد قائم على الاعتبار الشخصي ويتسم بالصفة التجارية.

أولا: الرضائية فى عقد النقل الجوى:

يتم انعقاد النقل الجوى بمجرد لاقى القبول بالإيجاب وتطابقهما، ولا يدحض ذلك ما يلتزم به الشاحن بشأن تسليم الأمتعة أو البضائع محل النقل إلى الناقل أو أحد تابعيه فلا يعد ذلك شرطاً لوجود العقد بل لتيسير مهمة الناقل فى البدء فى تنفيذ التزامه بنقل البضائع من مكان لآخر فيستطيع بالتسليم ممارسة حراسته المادية على الأمتعة والبضائع المنقولة. كذلك فإنه لا يتوقف انعقاد عقد النقل الجوى على أي قالب شكلى لتسليم تذكرة السفر إلى المسافر أو خطاب النقل الجوى للبضاعة فما هذه الوسائل إلا وسائل لإثبات عقد النقل وشروطه حيث يجوز إثبات عقد النقل بكافة صور الإثبات من منطلق أنه من العقود التجارية بالنسبة للناقل.

وقد أكدت المادة (٣) – الفقرة الثانية – من معاهدة فارسوفى وبروتوكول لاهاى الطبيعة الرضائية لعقد النقل الجوى حيث نصت على أنه «لا يؤثر على قيام النقل أو على صحته عدم وجود التذكرة أو عدم صحتها أو ضياعها بل يظل العقد خاضعاً للأحكام المنصوص عليها فى هذه الاتفاقية.

ثانيا: عقد النقل الجوى من عقود الإذعان:

قررت محكمة استئناف القاهرة فى حكم لها بتاريخ ٢١ مايو

على الكافة وهى شروط واحدة لا تقبل مناقشة فيها فلا يسع الراكب إلا أن يقبل تلك الشروط حتى لا يحرم نفسه من استغلال مرفق من المرافق العامة ولابد من التنقل والسفر ولذلك يكون القبول فى هذه الحالة إذعاناً. ولاشك فى صحة ما قررته المحكمة فى هذا الصدد حيث ليس للمسافر أو المرسل أى حق فى التفاوض مع الناقل فى مرحلة ما قبل التعاقد بخصوص الشروط الواردة فى العقد، والتى تمثل إيجاباً عاماً للجمهور فليس لأى منهم سوى الإذعان لمشيئة الناقل الجوى وفى كثير من الأحيان قد لا يعلم المسافر أو مرسل البضاعة بشرط العقد إلا بعد تسلم تذكرة السفر أو خطاب نقل البضاعة.

وعلى ذلك فإن شئنا الدقة نستطيع القول بان إرادة المسافر أو مرسل البضاعة هى إرادة المذعن ولا يمكن إعادة اللامساواة فى المراكز القانونية بين المسافر أو المرسل وبين الناقل إلا بتقييد الناقل فى إجحافه المحتمل بالطرف الضعيف المتمثل فى المسافر أو مرسل البضاعة.

ثالثا: عقد النقل الجوى قائم على الاعتبار الشخصى:

وقد أكدت ذلك الفقرة الثالثة من المادة (٣) من شروط الإياتا والخاصة بشروط نقل المسافرين. وبناء على هذه المادة فإن تذكرة السفر لا يجوز أن يستعملها إلا صاحبها المدون اسمه عليها دون غيره فإذا قام بالتنازل عنها وقام الأخير بالسفر فلن يعد الناقل ملتزما بالسفر أمامه بأى التزام ... لأنه سوف يأخذ حكم المسافر خلسة

رابعاً: الصفة التجارية للنقل الجوى:

يجمع الفقه الفرنسى على تجارية النقل الجوى متى كان يتم على سبيل المقاولة ولا يدحض ذلك نص الفقرة الثانية من التقنين التجارى المصرى التى لم تذكر ضمن الأعمال التجارية سوى كل مقاولة أو عمل متعلق بالنقل براً أو بحراً لعدم توقع المشرع وقت صدور التشريع لانتقال النقل على الجو، إذ يسبق صدور ذلك القانون بداية هذا النقل. وبطبيعة الحال فإن عدم اختلاف النقل الجوى عن غيره من وسائل النقل الأخرى إلا فى وسيلة التنفيذ يجعلنا نلحقه - دون شك - بأعمال المقاولة ذات الصفة التجارية بطبيعتها أو ضمن الأعمال التجارية الأصلية لا التابعة. والنقل الجوى يعد تجارياً دائماً بالنسبة للناقل متى باشره على سبيل المقاولة ولن يعد كذلك للمسافر أو للشاحن إلا إذا كان تاجراً وكان النقل بمناسبة هذه التجارة. وبداهة فإن مقاولة النقل ستعد تجارية بصرف النظر عن شخص القائم بها وما إذا كان فرداً أم شركة أم شخصاً من أشخاص القانون العام.

الفرع الثانى

تكوين عقد النقل الجوى

لا خلاف بشأن عقد النقل الجوى من زاوية أنه من العقود التبادلية فيشترط لوجوده، توافر الرضا والمحل والسبب فمن حيث ركن المحل - وهو العملية القانونية التى يراد تحقيقها عن طريق التراضى؛ هى موضوع التعاقد - ينبغى أن يكون مشروعاً.

ومن المعلوم أن محل عقد النقل الجوى هو نقل المسافرين وأمتعتهم أو نقل البضائع من مكان معلوم إلى مكان آخر محدد في عقد النقل ولكن يكون النقل بهذا الشكل غير مشروع إلا إذا كان نقلاً لمحل غير مشروع كأسلحة تخريبية أو نقلاً للرقيق كذلك فإن نقل المسافرين أو البضائع سيعد – كالالتزام بالقيام بعمل – ممكناً دائماً مادام يمكن للناقل – وفقاً للظروف – الإقلاع من نقطة القيام والطيران عبر الجو إلى حين الوصول للمكان المتفق عليه للمسافرين أو البضائع.

أما بالنسبة لتوافر ركن السبب فى عقد النقل الجوى فإن نقل المسافرين أو البضائع من مكان لآخر كالتزام على عاتق النقال كان سببه المباشر هو المقابل المدفوع من المسافر أو الشاحن، والعكس صحيح فالتزام المسافر أو الشاحن بدفع أجرة النقل سببه المباشر هو قيام الناقل المسافر أو البضائع من مكان لآخر طبقاً للعقد. كذلك لو أخذنا بالنظرية الحديثة فى السبب فإن طرفا عقد النقل الجوى يتوفر لديها باعث شخص دافع للتعاقد ومشروع وغير مخالف للنظام العام أو الآداب.

وأخيراً بالنسبة لركن التراضى فلن تثور مسألة الأهلية بالنسبة للناقل وحتى بالنسبة للمسافر فإنه لا يتصور حرمان الصبى غير المميز أو ناقص الأهلية بشكل عام من ركوب الطائرة فما يقدمه الناقل من التزام بعمل أصبح شيئاً مألوفاً جداً فى الحياة العملية. أما بالنسبة للتعبير عن إرادة المتعاقدين (الناقل والمسافر أو الشاحن) فإنه

من المفترض أن الناقل يكون في حالة عرض أو إيجاب دائم وبات لنقل الجمهور بصفة موضوعية مجرد وبدون أية اعتبارات شخصية، على ذلك فإنه متى تطابقت رغبة المسافر أو المرسل (الشاحن) في الإذعان لشروط وعناصر الإيجاب الدائم فإنه ينبغي إبرام عقد النقل. على الرغم من ذلك فقد ثار التساؤل حول حق الناقل في رفض إبرام عقد النقل رغم تطابق التعبيرين عن الإدارة. وللرد على هذا التساؤل ينبغي بداءة التسليم بحق الناقل في رفض إبرام عقد النقل في بعض الأحوال المنصوص عليها كما هو الحال بالنسبة لنص المادة (٦) من المرسوم ١٩٤١ بشأن قواعد الضبط الخاصة بالملاحة الهوائية التي قررت عدم جواز نقل المفرقعات أو الأسلحة وذخائر الحرب والحمام الزاجل إلا لموافقة الوزير المختص وكذلك أكدت المادة (٣٥ أ) من اتفاقية شيكاجو سنة ١٩٤٤ حق الناقل في رفض نقل الذخائر ومواد الحرب إلى داخل إقليم دولة أو فوقه إلا بترخيص من تلك الدولة.

ولكن ألا يوجد تثريب على الناقل في غير هذه الحالات المنصوص عليها عند رفض إبرام عقد النقل؟

نصت المادة (٣٣) من اتفاقية فارسوفي سنة ١٩٢٩ على حكم في صالح الناقل بصورة لا يمكن قبولها لتضحيتها بمصالح الطرف الآخر في العقد وبالجانب المرفقي في عمليات النقل الجوي حيث قررت أنه: «ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يمنع الناقل من رفض إبرام عقد النقل».

.ويجرى معظم الفقه فى هذا الشأن تقسيما مؤداه التفرقة فى ذلك بين الناقل الجوى غير المنتظم حيث لا تتخذ عمليات النقل الجوى صفة المرفق العام الذى يجب أن يعمل بانتظام واطراد فتوضع فيه الطائرات فى خدمة الجمهور بصورة مجردة ومتكررة وهنا يؤيد الفقه حق الناقل فى رفض إبرام عقد النقل تطبيقا لمبدأ سلطان الإرادة. من جهة أخرى فلو أن النقل الجوى منتظم طبقا لجدول معد سلفا بالخطوط الجوية التى تتميز بالرحلات المنتظمة والمتكررة فإن الناقل الجوى سيعد كالمرفق العام الذى يجب ألا يرفض إبرام عقد مع أى شخص من الجمهور يقبل العرض البات الكامل العناصر من الناقل من أجل نقل البضائع. مع ذلك فإن المادة الخامسة من الشروط العامة للإياتا تسمح للناقل الجوى المنتظم برفض نقل بعض صنوف من البضائع ما لم تستوف الشروط التى يحددها كالمائعات والسوائل وأوراق النقد والمجوهرات والحيوانات الحية والزواحف والمأكولات سريعة البوار. وكذلك فإن المادة الثامنة من الشروط العامة للإياتا تجيز للناقل الجوى المنتظم رفض النقل بناء على سلوك المسافر وسنه وحالته العقلية والصحية.

المبحث الثانى

إثبات عقد النقل الجوى

وثائق النقل الجوى:

رأينا أن عقد النقل الجوى من العقود الرضائية التى تتسم بالصفة التجارية دائماً بالنسبة للناقل الجوى قياساً على النقل البرى. على ذلك فإنه يمكن إثبات عقد النقل بكافة طرق الإثبات بما فيها البينة والقرائن حتى فى الحالات التى تتجاوز قيمة العقد ٢٠ جنيهاً.

وبناء على ذلك يجوز للمسافر أو الشاحن إثبات هذا العقد فى مواجهة الناقل بكل طرق الإثبات تطبيقاً لمبدأ حرية الإثبات فى المواد التجارية والعكس غير صحيح، فإذا كان عقد النقل مدنياً بالنسبة للمسافر أو المرسل فلن يستطيع الناقل إثبات العقد فى مواجهتهم إلا بالكتابة حين تزيد قيمة العقد عن ٢٠ جنيهاً. والحقيقة أن الكتابة هنا فى كل الأحوال لها درجة كبيرة من الأهمية فى الإثبات، إذ سيكون من العسير استعانة أطراف عقد النقل الجوى بالقرائن أو بشهادة الشهود لإثبات بيانات تفصيلية كثيرة وهامة مثل بيانات البضاعة موضوع النقل ومواعيد التسليم والطريق الجوى المتفق عليه وتعليمات الناقل للمسافر ومحطات الهبوط ومواعيد القيام والوصول... الخ وأهمية إثبات هذه البيانات التفصيلية تكمن فيما يترتب على إخلال الناقل بالتزاماته من مسئولية كما سنرى. ولما كانت هذه الأهمية الكبرى للكتابة. فقد برز دور وثائق النقل الجوى

وهى تذكرة السفر ووثيقة نقل الأمتعة وخطاب النقل للبضاعة وتعد جميعها قرائن قابلة لإثبات العكس دائماً.

وقد نظمت اتفاقية فارسوفى فى المواد من (٣) إلى (١١) - المستندات التى يجب أن يحررها الناقل عند ابرام العقد والتى يمكن أن تصبح بعد ذلك وسيلة إثبات العقد وما يحمله من التزامات على عاتق أطرافه. وقد نصت المواد ٣ (فقرة ٢) و ٤ (الفقرتين ٤، ٩) من الاتفاقية على جزاء شديد للناقل يترتب على عدم تحريره لتلك الوثائق السابقة أو عدم وضوح بياناتها أو نقص هذه البيانات وهو عدم استفادة الناقل بأحكام المسئولية المحددة فى المادة (٢٢)، من ذلك فقد ألغى بروتوكول جواتيمالا سيتى سنة ١٩٧١ هذا التحفظ الأخير فى المادة (٢) حيث قررت ما يلى: تلغى المادة الثالثة من الاتفاقية وتستبدل بها النصوص الآتية:

(١) فى نقل الركاب يجب تسليم مستند نقل فردى أو جماعى متضمناً بيان نقطتى القيام والوصول.

(٢) وإذا وقعت نقطتا القيام والوصول فى إقليم طرف سام متعاقد واحد وكان منصوصاً على وجود محطة توقف أو أكثر فى إقليم دولة أخرى فبيان بإحدى تلك المحطات.

(٣) يجوز استخدام أية وسيلة أخرى تتولى تسجيل البيانات المنوه عنها فى الفقرة الأولى (أ) ، (ب) لتحل محل تسليم مستند النقل المذكور فى تلك الفقرة.

(٤) لا يؤثر عدم مراعاة الأحكام المنصوص عليها فيما تقدم على وجود عقد النقل أو على صحته الذى يظل خاضعاً لأحكام هذه الاتفاقية بما فى ذلك تلك التى تتناول تحديد المسئولية. وهكذا أصبح من حق الناقل التمسك بتحديد مسئوليته حتى ولو لم يسلم مستند النقل أو كانت بيانات هذا المستند ناقصة أو معيبة.

والآن نستعرض وثائق النقل الجوى اللازمة لإثبات العقد:

أولا: تذكرة السفر Passenger ticket (Billet de passage):

استلزمت المادة (٣) من معاهدة فارسوفى أن تتضمن التذكرة بيان مكان وتاريخ إصدارها ونقطتى القيام والوصول ومحطات الهبوط وبيان اسم وعنوان الناقل ثم بيان يفيد إخضاع النقل لنظم المسئولية المحدودة الواردة بالاتفاقية. وفى حالة إغفال الناقل أو إهماله فى قيد هذه البيانات فلن يستفيد - كما ذكرنا - من تحديد المسئولية الوارد بالاتفاقية. وقد اختصر بروتوكول لاهاى هذه البيانات لدواعى السرعة ولعدم جدواها فلم تعد تشمل ما يلى:

(أ) بيان نقطتى القيام والوصول.

(ب) إذا وقعت نقطتا القيام والوصول فى إقليم طرف متعاقد ..ـد ويكون من المتوقع وجود مرسى أو أكثر فى إقليم دولة أخرى فبيان أحد تلك المراسى.

(جـ) تنبيه يحيط الركاب الذين يقومون برحلة تكون فيها نقطة الوصول النهائية أو يكون فيها المرسى فى بلد غير بلد القيام علماً بأن نقلهم هذا قد يخضع لأحكام اتفاقية فارسوفى التى تحدد بوجه عام مسئولية الناقل عند وقوع وفاة أو إصابة بدنية وكذلك فى حالة ضياع أو تلف الأمتعة. وتثور هنا نفس المشكلة السابق عرضها بشأن التنازع بين اتفاقية فارسوفى وأحكام بروتوكول لاهاى فيقابل إهمال أحد البيانات فى المعاهدة حرمان الناقل من تحديد المسئولية بينما لغى البروتوكول ذلك الحكم. بعد ذلك تطلب بروتوكول جواتيمالا سيتى سنة ١٩٧١ فى المادة ٣ (فقرة ١) بيانين فقط فى تذكرة السفر وهما البيان الأول والثانى المنصوص عليهما فى بروتوكول لاهاى، كما نصت المادة ٢ (فقرة ٢) على جواز استخدام أية وسيلة أخرى تتولى تسجيل البيانات السابقة لتحل محل تسليم تذكرة السفر وهو ما يسهل لشركات الطيران عملها عن طريق التسجيل على الحاسب الاليكترونى البيانين السابقين بدلاً من إصدار وتسليمها للمسافر. وقد نظمت المادة (١٧) من الشروط العامة للإياتا شروطاً نموذجية تدمج تذكرة السفر لتصبح جزءاً منها، ويستخدم الكثير من شركات الطيران هذه الشروط بما لا يتعارض مع أحكام المعاهدة وتعديلاتها. ومن أمثلة هذه البيانات إلزام الراكب بحجز مكان على الرحلة المقررة لو خلت تذكرة السفر من ذلك وضرورة أن يقدم نفسه فى المكان والزمان المناسبين لإنهاء الإجراءات الإدارية والجمركية وحق الناقل فى الرحيل وإلغاء الحجز عند تأخيره ومراعاة إجراءات الضبط والجمارك... الخ.

ثانياً: استمارة نقل الأمتعة:

(Baggage check) Bulletin de baggage:

وتعنى «الأمتعة» تلك الحقائب التى يسلمها الراكب للناقل حال وصوله للمطار وليس حقائب اليد التى يحملها المسافر معه داخل الطائرة. وقد قررت المادة ٤ (الفقرة ١) من معاهدة فارسوفى أنه على الناقل عند نقل الأمتعة فيما عدا الحاجيات الحقيقية الشخصية التى يحتفظ بها الركب أن يسلمه استمارة نقل أمتعة. وقررت الفقرة(٢) أن «تحرر استمارة نقل الأمتعة من صورتين إحداهما للراكب والأخرى للناقل» كذلك نصت المادة ٤ (الفقرة ٣) على بيانات كثيرة هى: مكان وتاريخ إصدار الاستمارة ونقطتا القيام والوصول، واسم وعنوان الناقل، ورقم تذكرة السفر والنص على أن يكون تسليم الأمتعة إلى حامل الاستمارة وعدد الطرود ووزنها، ومقدار القيمة المبينة فى الإقرار بالتطبيق لأحكام الفقرة ٢ من المادة(٢٢)، والنص على أن النقل يخضع لنظام المسئولية المقررة فى هذه الاتفاقية. وقد ألغت المادة الرابعة من بروتوكول لاهاى الفقرات السابقة من المادة (٤) واستبقت من بيانات الاستمارة ثلاثة فقط. وقد اعتبرت الفقرة (٣) من المادة (٤) من البروتوكول – والتى ألغت الفقرة (٤) من الاتفاقية – أن هذه الاستمارة تعد حجة ما لم يقم الدليل على العكس من حيث تسجيل الأمتعة وشروط عقد النقل، ولا يؤثر على قيام النقل ولا على صحته. عدم وجود الاستمارة أو ضياعها بل يظل العقد خاضعاً لأحكام الاتفاقية.

وقد قررت الفقرة (٤) من المادة (٤) من الاتفاقية والفقرة (٢) من المادة (٤) من بروتوكول لاهاى أنه إذا قبل الناقل حراسة الأمتعة ونقلها رغم عدم وجود الاستمارة أو عدم صحتها أو ضياعها فإنه لا يحق التمسك بأحكام الإعفاء أو الحد من المسئولية المقررة في الاتفاقية. وكذلك قررت الفقرة (٣) من بروتوكول جواتيمالا سيتى هذا التحفظ الوارد في المعاهدة والبروتوكول السابق.

ونظمت المادة (٩٤) من الشروط العامة للإياتا نقل أمتعة المسافر واستلزمت بعض البيانات اللازم ذكرها في الاستمارة.

ثالثاً: خطاب نقل البضائع: (Air Consignment Note)

Lettere de transport:

اهتمت اتفاقية فارسوفى بخطاب نقل البضائع اهتماماً خاصاً فقد ضمت أحكام هذا الخطاب المواد من (٥) إلى (١١). وقررت المادة الخامسة أن «لكل ناقل بضاعة الحق في أن يطلب من المرسل إعداد وتسليم مستند يطلق عليه اسم «خطاب النقل الجوى» ولكل مرسل الحق في أن يطلب من الناقل قبول هذا المستند. ووفقاً للمادة (٦) فإنه يجب أن «يعد المرسل خطاب النقل الجوى من ثلاث صور أصلية ويسلمه مع البضائع» وتتضمن الصورة الأولى ذكر عبارة «للناقل» ويوقع عليها المرسل وتتضمن الصورة الثانية ذكر عبارة «للمرسل إليه» ويوقع عليها كل من المرسل منه والناقل وترفق هذه الصورة بالبضاعة. أما الصورة الثالثة فيوقع عليها الناقل ويسلمها إلى

المرسل عنه عند قبول البضاعة، ويجب على الناقل أن يوقع بإمضائه بمجرد قبول البضاعة».

وقد أوجبت المعاهدة في المادة (٨) أم يتضمن هـذا الخطـاب بيانات عديدة بلغت سبعة عشر بياناً وهو ما جعل بروتوكول لاهـاى يوجزها في المادة (٨) في ثلاث بيانات هي ذات البيانات التي يجب ذكرها في تذكرة السفر واستمارة نقل الأمتعة. وقد أوجب بروتوكول مونتريال سنة ١٩٧٥ أن يحرر بيان بوزن البضاعة بجانب بيانـات المادة السادسة سالفة الذكر في بروتوكول لاهاى. وطبقاً للمـادة (٩) من المعاهدة فإنه إذا قبل الناقل بضائع لم عد لها خطاب نقل جوى أو إذا كان هذا الخطاب غير مشتمل على كافة البيانات المشار إليها في المادة (٨) فليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه المعاهدة التي تعفه من المسئولية أو تحد منها، وهي التي وردت فـي المـادة (٢٢) مـن المعاهدة. ويسأل المرسل عن صحة البيانات التي دونها في خطـاب النقل وكذلك عن الأضرار التي قد تصيب الناقل أو شـخص آخـر نتيجة عدم صحة هذه البيانات أو عدم كفايتها وذلـك طبقـاً للمـادة العاشرة من المعاهدة. وقد قررت الفقرة (٢) من المـادة (٥) مـن بروتوكول مونتريال سنة ١٩٧٥ أنه يجوز بموافقـة المرسـل منـه استخدام أية وسائل أخرى كالحاسبات الإلكترونية) تتـولى تسـجيل البيانات المتعلقة بالنقل الجارى تنفيذه لتحل محل تحرير خطاب النقل الجوى فإذا استخدمت هذه الوسائل الأخرى يسلم الناقل للمرسل منـه – عند طلب هذا الأخير – إيصالاً بالبضاعة يفصح عن [illegible] شحنة البيانات المسجلة بواسطة هذه الوسائل.

وتشير المادة (١١) إلى الدور الجوهرى الذى يلعبه خطاب النقل الجوى فى إثبات عقد نقل البضاعة وشروطه وتسليم البضاعة للناقل الجوى حيث يعد قرينة قابلة لإثبات العكس على ذلك وأيضاً فإنه طبقاً لنفس المادة يعد خطاب النقل الجوى حجة بشأن وزن البضاعة وأبعادها وتغليفها أو تعبئتها وعدد الطرود، أما البيانات المتعلقة بكمية البضاعة وحجمها وحالتها أو تلك المتعلقة بحالتها الظاهرة فلا يحتج بها على الناقل ما لم يكن قد تحقق بنفسه من صحتها بحضور المرسل منه ثم إثبات ذلك فى خطاب النقل الجوى.

المبحث الثالث

آثار عقد انقل الجوى

وبعد تطابق إيجاب وقبول أطراف عقد النقل الجوى تبدأ مرحلة تنفيذ أحكام هذا العقد بإتمام العمليات المادية والقانونية التى يتضمنها وتتمثل فى آثار ذلك العقد التى هى عبارة عن التزامات تبادلية على عاتق أطرافه. وتختلف تلك الالتزامات باختلاف نوع عقد النقل وما إذا كان عقد نقل جوى للأشخاص أو عقد نقل جوى للبضائع، وعلى ذلك نتناول حقوق الأطراف فى نوع النقل سالفى الذكر على التوالى.

أولاً: الحقوق والالتزامات المتولدة عن عقد نقل الأشخاص:

يرتب عقد نقل الأشخاص حقوقاً والتزامات على عاتق أطرافه وهما المسافر، من جهة. والناقل الجوى، من جهة أخرى. وطبقاً للمادة الأولى من شروط الإياتا الخاصة بنقل الركاب وأمتعتهم فإن المسافر هو «كل شخص – فيما عدا طاقم الطائرة– يتم نقله أو يجب أن يتم نقله بالطائرة وذلك بموافقة الناقل. وقد نظمت اتفاقية فارسوفى أحكام مسئولية الناقل فى هذا الشخص لكنها لم تتضمن أحكاماً تفصيلية بشأن التزامات المسافر».

(أ) حقوق والتزامات المسافر:

يقوم المسافر بإبرام عقد النقل الجوى مستهدفاً الانتقال المادى من مكان لآخر، فللمسافر الحق فى الحصول على تذكرة السفر من الناقل طالما دفع قيمة التذكرة والرسوم الإضافية لزيادة وزن الأمتعة

عن القدر المحدد لكل راكب طبقاً لتعريفة الأجور المحددة عن طريق الإياتا لخطوط المنتظمة ولكن طبقاً للفقرة (٢) من المادة (٧) من شروط الإياتا الخاصة بسفر الركاب وأمتعتهم فإنه ينبغي على المسافر أن يقوم بحجز مكان له على الطائرة في الرحلة التي تم التعاقد عليها وذلك لضيق الأماكن على الطائرات – غالبا – ولارتباط كل طائرة بحمولة معينة لا يمكن تجاوزها حرصا على سلامة الرحلة الجوية ويعد هذا الحجز مؤقتاً لحين حصوله على تذكرة السفر. وإصرار المسافر على الصعود لمتن الطائرة التي لم يبادر بحجز مقعد فيها يتيح للناقل الحق في إجباره على مغادرة الطائرة دون ثمة مسئولية عن ذلك، فالمصلحة الجماعية للرحلة تجب مصلحة فرد واحد متباطئ، ويلزم المسافر بالانصياع لتعليمات الناقل فيما يتعلق بتواجده في الوقت المناسب لإتمام الإجراءات الإدارية الجمركية اللازمة والمكان المحدد لبدء الرحلة. ويكون من حق المسافر استرداد الأجرة المدفوعة إذا تخلف عن السفر لأى سبب من الأسباب. وطبقاً للمادة (١٣) من معاهدة شيكاجو سنة ١٩٤٤ فعلى المسافر احترام كافة لوائح الضبط والبوليس وإجراءات التفتيش الجمركي والصحى المقررة في دولة مطار القيام والعبور ودولة الوصول، بجانب ضرورة حيازته لكافة المستندات والوثائق المثبتة لشخصيته كجواز سفره وكافة الأوراق اللازمة لإتمام الرحلة. ويلتزم المسافر بالامتناع عن القيام بأى عمل أو فعل يخل بأمن وسلامة الرحلة الجوية.

(ب) التزامات الناقل:

لم تضع الاتفاقية تعريفاً للناقل الجوى Transporteur aerien، ويعد ذلك واحداً من المثالب الأساسية فى تلك المعاهدة خصوصا عندما نبحث فى أحكام التزامات الناقل إزاء المسافرين وشاحنى البضائع، ثم بعد ذلك أحكام مسئوليته والحد الأقصى المقرر لها، وهى مسائل محورية فى الطيران التجارى.

وربما لن نجد صعوبة ما فى الموضوع محل البحث عندما يكون الناقل الجوى هو المتعاقد وهو من يقوم بتنفيذ عقد النقل مع المسافر وتثور الصعوبة حقاً عندما يكون «الناقل المتعاقد Transporteur contractuel» غير «الناقل الفعلى Transporteur de fait» وكان هذا هو هدف اتفاقية جوادا لاجارا المكملة لاتفاقية فارسوفى الأصلية دراسة المصادر غير الوطنية للقانون الجوى. وقد عرفت الفقرة (ب) من المادة (١) من اتفاقية جوادا لاجارا «المكملة لاتفاقية فارسوفى الأصلية (بعد تعديلها فى لاهاى بتاريخ ١٨ سبتمبر سنة ١٩٦١ التى سبق الإشارة إليها أثناء دراسة المصادر غير الوطنية القانون الجوى). وقد عرفت الفقرة (ب) من المادة (١) من اتفاقية جوادا لاجارا «الناقل المتعاقد» بأنه «أى شخص يكون طرفاً فى عقد نقل خاضع لمعاهدة فارسوفى ومبرم مع مسافر أو شاحن أو شخص يعمل لحساب المسافر أو الشاحن» ثم عرفت الاتفاقية بعد ذلك «الناقل الفعلى» فى الفقرة (جـ) بأنه «شخص آخر غير الناقل المتعاقد يقوم بمقتضى ... من

الناقل المتعاقد بكل عملية النقل المشار إليها في الفقرة (ب) أو بجزء منها ولكنه لا يعتبر بالنسبة لهذا الجزء ناقلاً بالتتابع بالمعنى المقصود في معاهدة فارسوفي ويفترض وجود الإذن حتى وجود الدليل العكسي».

ويقصد بالنقل المتتابع Transport Successif المنصوص عليه في الفقرة السابقة ذلك النقل الذي يشترك فيه الناقل مع ناقلين آخرين على طائراتهم بالتتابع في تنفيذ عملية نقل جوى واحدة سواء أبرم في صورة عقد واحد أو عدة عقود منفصلة صادرة عن ذات الناقل أو منفصلة صادرة عن أكثر من ناقل، طالما أن الأطراف ينظرون إليها باعتبارها عملية واحدة. ويختلف ذلك النوع من النقل عن «النقل المشترك Transport combine» الذى يتم جزء منه بطريق الجو والجزء الآخر عن طريق البر أو البحر. ونلخص من النص الخاص «بالناقل الفعلى» - الذى سوته الفقرة (جـ) من المادة السابقة «بالناقل المتعاقد» من حيث خضوعه لأحكام اتفاقية فارسوفي - أنه يشترط أن يشارك ذلك الناقل في تنفيذ عملية النقل المتفق عليها مع الناقل المتعاقد كلها أو جزء منها فحسب، ويلزم إذن «الناقل المتعاقد» في الحالتين. ويفترض وجود الإذن بقرينة بسيطة. ومن حيث أن «الناقل بالتتابع» يخضع لمعاهدة فارسوفي طبقاً لنص الفقرة (٣) من المادة (١) فبديهي ألا يكون «الناقل الفعلى ناقلا بالتتابع» إلا خضع لأحكام المعاهدة وعد النص عليه من جديد لغوا لا معنى له.

ويلاحظ أنه إزاء مد اتفاقية جوادالاجارا لأحكام معاهدة فارسوفي [illegible]

الاتفاقية – في حالة تنفيذ الناقل الفعلي لجزء من الرحلة فإن أحكام المعاهدة تنطبق عليه في ذلك الجزء فقط أما الناقل المتعاقد فيخضع لأحكام المعاهدة بالنسبة للرحلة بكاملها ومسئوليته طبقاً لما تقرره المادة (٧) من الاتفاقية ستكون منعقدة حتى بالنسبة للجزء الذى تم تنفيذه من جانب «الناقل الفعلى» وبطبيعة الحال فإن أى فعل أو امتناع من جانب «الناقل الفعلى» أو تابعيه سينسب «للناقل المتعاقد» حتى ولو وقع ذلك الفعل أو الامتناع فى النقل الذى تولاه «الناقل الفعلى» وهو ما قررته الفقرة الأولى من المادة (٣) من اتفاقية جوادا لاجارا. وقد أثيرت مشكلة «الناقل الفعلى» فى الواقع العملى الذى جعل تعاون شركات الطيران أمراً حتمياً لزيادة الطلب عليها فتستعين بغيرها لتنفيذ عقودها التى أبرمتها مع المسافرين. وقد أظهرت الإيكاو فى تقرير لها سنة ١٩٦٩ ذلك التعاون المتعاظم بين شركات الطيران الدولية وتنفيذ شركات نقل جوى – بطائرتها – لرحلات جوية تتعاقد عليها مع المسافرين. وإبراز صور ذلك الواقع العملى الذى يفرض تدخل شخص ثالث عند إبرام عقد النقل أو عند تنفيذه كانت هى صور: المستأجر والوكيل بالعمولة، والوكالات السياحية.

١ – مستأجر الطائرة:

فى حالة إيجار الطائرة وقيام المؤجر بالتعاقد مع المسافر على الرحلة فمن الاثنين: المؤجر أم المستأجر. هو الذى سيعد الناقل فى مفهوم الاتفاقية؟

اختلف الفقه في هذا الشأن، فيرى البعض أن صفة الناقل تنعقد للمؤجر لأنه هو المستغل الحقيقي للطائرة ويعد بذلك مقاولاً للنقل عبر الجو، ويرى البعض الآخر أن صفة الناقل التي يكتسبها المستأجر بما له من حقوق في مواجهة المسافرين تابعة من عقد الإيجار بل هو الذي يظهر بالفعل أمام الغير كما لو كان هو مالك الطائرة.

إلا أن معظم أحكام القضاء والآراء الفقهية الآن تفرق بين فرضين، الأول هو تأجير الطائرة عارية عن طاقمها وهو ما يجعل المستأجر متعاقد مع طاقم جديد ويفقد المؤجر بذلك حقه في الرقابة والإشراف، وينتقل ذلك الحق للمستأجر مؤقتاً، ويعد هو المسئول عن الرحلة ملاحياً وتجارياً شريطة ألا ينص في عقد الإيجار على بقاء حق الرقابة والإشراف للمؤجر أو يستخدم المستأجر الطائرة لأغراض خاصة كالتنقلات الشخصية وليس بعرض النقل الجوى للمسافرين أو البضائع ففي هاتين الحالتين ظل المؤجر هو الناقل. أما الفرض الثاني وهو تأجير الطائرة بطاقمها فذلك لا يثير أي مشكلة إذ تظل الرقابة والإشراف للمؤجر فيعد هو الناقل في مفهوم المعاهدة حيث يظل هو المتبوع بالنسبة للطاقم. وتطبيقاً لما سبق أن عرضناه نكون أمام ناقل متعاقد وآخر فعلي وتسوى اتفاقية جوادا لاجارا بينهما في اكتساب وصف الناقل سواء في الفرض الأول أو الثاني ولكن ينبغي الإشارة إلى أنه لو قام المستأجر في الفرض الأول بالتعاقد مع المسافرين ولم يكن المؤجر قد تعاقد معهم بل فقط قام

بتأجير طائرة عارية عن طاقمها لمستأجر فإنه فــي هــذه الحالــة سنكون بصدد ناقل واحد هو المستأجر.

٢- الوكيل بالعمولة للنقل الجوى:

Commissionnaire de Transport aerien:

الوكيل بالعمولة للنقل الجوى هو ذلك الذى يقوم بــإبرام عقــد النقل مع شركة طيران يختارها على مســئوليته باســمه ولحســاب الراكب أو مرسل البضاعة وهنا يكون تدخل ذلك الشــخص الثالــث عند إبرام العقد لا عند تنفيذه. والتساؤل هنا هو هل يعد ذلك الوكيل ناقلاً أمام المسافر أم لا ؟

للرد على هذا التساؤل نستبعد هنا ذلك الفرض الذى يقوم فيــه الوكيل بالمشاركة فى تنفيذ النقل كما هو الحال فى النقــل بالتتــابع الخاضع للمعاهدة كما لو اتفق شخص مع الشركة (أ) لنقله لطوكيو وبعد التعاقد تتولى الشركة نقله لبانكوك لتتولى شركة أخــرى (ب) تعاقدت معها الشركة الأولى تكملة الرحلة ونقله إلى طوكيو، فهنــا الشركة (أ) قد تعاقدت مع الشركة (ب) باسمه ولحساب المســافر. ولكن تثور الصعوبة فى حالة عدم تدخل الوكيل بالعمولة فى تنفيــذ عقد النقل ففى هذا الفرض انقسم الفقه والقضاء إلى اتجاهين، يــرى الأول منها، أن الوكيل بالعمولة هنا يعــد نــاقلاً يخضــع لمعاهــدة فارسوفى لظهوره فى عقد النقل وتعاقده باسمه مع انقطــاع صــلة المسافر بالناقل ولا يوجد أمامه سوى الوكيل بالعمولة، ويرى الثاني أن الوكيل بالعمولة لا يمكن اعتباره ناقلاً لعدم مشاركته في [illegible]

كثير فى تنفيذ النقل الذى يقوم به الناقل، فليس الوكيل سوى نائب عن المسافر أو مرسل البضاعة. ونميل – من جانبنا – للرأى الثانى لعدم ارتباط الوكيل بالعمولة مع المسافر أو مرسل البضاعة بعقد نقل بل بعقد وكالة بالعمولة والقول بأن الوكيل بالعمولة ناقلاً فيه خلط بين العقدين فكل ما يقوم به الوكيل هو التزام بنتيجة مؤداها العناية بإتمام عملية النقل وليس النقل ذاته بما يشمله من التزامات كثيرة تقع على عاتق الناقل المحترف.

٣- الوكالات السياحية: **Agences de voyages**

تقوم بعض الوكالات السياحية بتنظيم الرحلات السياحية وخلال ذلك تقوم بإجراءات الحجز لعملائها على الطائرات بصفتها وكيل سياحى وباسم العميل ولا تقوم فى الغالب بتنفيذ عقد النقل الجوى بل تقف عند مجرد دور الوسيط بين المسافر وشركات النقل، وهنا لا يمكن أن تكسب صفة الناقل ولكن لو قامت تلك الوكالات السياحية باستئجار طائرات تولت هى الإشراف عليها تجارياً وملاحياً فإنها تكتسب وصف الناقل تطبيقاً لما رأيناه بالنسبة لمستأجر الطائرة.

ومقابل التزامات المسافر السالف ذكرها وخاصة التزامه الرئيسى بدفع قيمة التذكرة فإنه يقع على الناقل التزامه الرئيسى فى مواجهة المسافر بنقله عبر الجو من مكان القيام إلى مكان الوصول. وتنعقد مسئوليته فوراً لو امتنع أو تقاعس عن القيام بالتزامه الرئيسى كما لو منع المسافر من القيام برحلته أو بإلغاء المكان المحجوز له نحو ما يعرف بنظام Over booking أو بإلغائه للرحلة كلية وهو

ما يعرف بنظام Cancellation. على الناقل كذلك التزام رئيسي آخر بضمان سلامة المسافر أثناء فترة النقل الجوى، والتزامه بعدم التأخير عن ميعاد ومكان الوصول. وهناك بعض الالتزامات الأخرى الثانوية كحمل أمتعة المسافر اللازمة للاستعمال الشخصى مجانا، وهى الحقائب التى تظل فى حوزة الراكب أو الأشياء الضرورية لراحته أثناء الرحلة شريطة ألا تتجاوز الوزن المسموح به، وعلى الناقل كذلك حمل حقائب المسافر المسجلة التى يتخلى الأخير عن حيازتها المادية «بإيصال الأمتعة» وتسلم للناقل فى محطة القيام. كذلك يلتزم الناقل وفقاً للقوانين والأعراف والعدالة بتقديم الطعام للركاب والعمل على راحتهم فى الرحلات الطويلة، ولم تتعرض اتفاقية فارسوفى لذلك النوع من الالتزامات. وعلى الناقل توفير حد أدنى من الخدمة للمسافر ولو استلزمت ظروف الرحلة فإن عليه أن يمد المسافر بالمزيد من الطعام وأن يهيئ له مكاناً مناسباً للمبيت أو نقله لأحد الفنادق لو استدعت الظروف لحين استكمال الرحلة الجوية.

ثانيا: الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع:

كما هو الحال فى عقود نقل الأشخاص جوا يرتب عقد نقل البضائع التزامات على عاتق أطرافه وهم هنا: الناقل، والمرسل منه Expediteur. ويبقى مع ذلك شخص ثالث يبدأ دوره منذ تسلمه للبضاعة فى مطار الوصول هو المرسل إليه Destinateur وهو الشخص الذى اختلف حول وصفه القانون حيث يبدو بعد تسلمه للبضاعة وكأنه أحد أطراف عقد النقل حيث له أن يطالب ناقل

ويلزمه بتسليم البضاعة وله أن يستعمل دعاوى مباشرة لتنفيذ النقل وللحصول على تعويض، وللناقل فى نفس الوقت استخدام الدعوى المباشرة ضد المرسل إليه. ويرتبط المرسل إليه معه بعلاقة قانونية تخرج عن نطاق عقد النقل، فقد يكون عقد بيع هو ما يربط الأول بالثانى مثلاً. ونشرح على التوالى التزامات أطراف عقد نقل البضائع وهنا الناقل والمرسل.

(أ) حقوق والتزامات الناقل:

الالتزام الأساسى على عاتق الناقل هو نقل البضاعة جواً لمكان الوصول ولكن هذا الالتزام الأساسى لا يأتى دفعة واحدة بل يتفرع عنه التزامات أخرى فى كل مرحلة، ويبدأ الأمر بتسليم المرسل منه البضاعة للناقل بمكاتبه بوسط المدينة أو فى محطة القيام. وبعد موافقة الناقل على استلام البضاعة عليه بعد فحصها ومراجعة بياناتها وحجمها التزام ببذل عناية الرجل الحريص للمحافظة عليها وحراستها وعدم تعريضها للضياع أو التلف. ويبدأ هذا الالتزام – وفقاً للفقرة (٢) من المادة (١٠) من الشروط الخاصة للإياتا – عند استلامها ولو كان ذلك فى مكاتب الناقل وسط المدينة. ويعد ذلك فعلى الناقل – على عكس ما قد يتبع أحياناً فى النقل البحرى أو البرى – شحن البضاعة ورصها وتوزيعها داخل مخازن الطائرة وهو الأمر الذى يتصل بسلامة الرحلة الجوية ويعد من صميم اختصاصات الناقل من حيث حجم وحمولة الطائرة، وتنعقد مسئولية الناقل عن أية أضرار تلحق بالبضاعة خلال الشحن، وينبغى احترام الناقل لميعاد وصول البضاعة لمكان الوصول المحدد فى العقد. ومع

ذلك أعفته الفقرة (٢) من المادة (٦) من الشروط العامة للإياتا من هذا الالتزام فقررت أن: «مواعيد الوصول المحددة من قبل الناقل في أية وثائق أخرى لا تعتبر جزءاً من عقد البضائع ولا يوجد في مواجهة الناقل أى ميعاد محدد لنقل أو تسليم البضاعة». وهذه المادة تخالف المادة (١٩) من اتفاقية فارسوفي التى تنص على أنه «يكون مسئولاً عن الضرر الذى يترتب على التأخير فى نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو». وربما كان المقصود من شروط الإياتا هو مراعاة ما يكتنف الاستغلال الجوى من صعوبات ولذلك فإن الناقل لا ينبغى - حتى وفقاً لهذا الشرط - أن يتحلل من كل التزام بميعاد للوصول بل يجب عليه مراعاة المعقولة فى ذلك وهو ما يخضع لتقدير قاضى الموضوع مع مراعاة طبيعة البضاعة وقابليتها للتلف وقيمتها وظروف الطيران... الخ. ويلتزم الناقل بتسليم البضاعة للمرسل إليه المعين فى خطاب النقل وذلك بأن يجعله فى وضع يتمكن معه من ممارسة الحراسة المادية على البضاعة، والأصل أن يتم التسليم فى ميناء الوصول ما لم ينص على غير ذلك فى عقد النقل أو فى خطاب نقل البضاعة. وتنص الفقرة (٢) من المادة من الاتفاقية على أنه «على الناقل أن يخطر المرسل إليه بمجرد وصول البضاعة ما لم يتفق على خلاف ذلك» وذلك لكى يستعد المرسل إليه لتسلم البضاعة وللمرسل إليه رفض استلام البضاعة من الناقل فقد تصل هالكة أو تالفة أو فى ميعاد متأخر يفقدها كل قيمة لها بالنسبة له. وفى حالة عدم تمكن الناقل من الاهتداء للمرسل إليه لخطأ فى العنوان أو لأى سبب آخر فعليه وفقا

للفقرة الرابعة من المادة (٨) من الشروط العامة للإياتا أن: «يتبع تعليمات المرسل فى خطاب نقل البضاعة وفى حالة عدم وجود مثل هذه التعليمات أو استحالة تنفيذها أو عدم ملاءمتها لظروف النقل فيمكنه بعد إخطار المرسل كتابة بواقعة عدم تسليمه أن يعيد نقل البضاعة على طائرته أو طائرات أخرى على مطار القيام فى انتظار تعليمات أخرى من المرسل وفى حالة عدم وصول تلك التعليمات من المرسل خلال مدة ٣٠ يوم على الأقل يجوز للناقل التصرف فيها كلها بالبيع بالمزاد العلنى أو بالممارسة. وغالباً ما يكون هناك عقد بيع بين المرسل والمرسل إليه فيكلف المرسل الناقل عند التسليم بتحصيل ثمن البضاعة فيعد الناقل عنا وكيلاً عن المرسل، ويجوز له عند رفض المرسل إليه الوفاء بالثمن أن يحبس البضاعة المنقولة وهو الحق الذى يملكه المرسل منه البائع».

(ب) حقوق والتزامات المرسل:

على المرسل التزام رئيسى بدفع أجرة للناقل ولا يسقط التزامه بذلك حتى ولو وصلت البضاعة المرسل إليه وقبلها، إذ لا يحل الأخير محل المرسل فى دفع الأجرة وإن كان غالباً ما يدفع جزء منها معه. والأصل أن الأجرة تدفع مقدماً ما لم يشترط دفعها فى مكان وصول البضاعة. وإذا كانت الأجرة مستحقة عند القيام فإنه يجوز للناقل أن يدفع بعدم التنفيذ وأن يمتنع عن استلام البضاعة حتى يستوفى أجرة النقل. كذلك يحق للناقل حبس البضاعة لو كان استحقاقها عند الوصول ولم يستوف أجرته، ولكنه لا يتمتع بحق امتياز عليها إلا

بنص فى القانون الوطنى وهو ما لا نص فيه فى القانون المصرى وإن نصت عليه المادة (٢١٠٢) من القانون الفرنسى. وتقرر المادة٤ (الفقرة ٧ ب) من شروط الإياتا لضمان دفع المرسل لأجر النقل أنه يمكن للناقل الجوى أن يشترط تقديم مبلغ مقابل كفالة الأجرة يتوازى مع مقدارها كما تقرر له الفقرة (٧ د) من نفس المادة حق تتبع البضاعة وبيعها بالمزاد العام فى حالة استيفاؤه للأجرة. ولا يدخل ضمن أجرة النقل وفقاً للمادة (٤) من شروط الإياتا الخاصة المصاريف التى يجب أن يدفعها المرسل مقابل خدمات الإيداع والتأمين أو أى مصروفات أخرى يدفعها الناقل أو تابعوه، وتكون ضرورية لنقل البضاعة. ويجب أن ينص عقد النقل على من يتحمل مصاريف تسليم البضاعة من الناقل إلى المرسل إليه وإلا فإنه يفترض أنها تدخل ضمن الأجرة.

وهناك التزامات أخرى على كاهل المرسل كتحرير خطاب النقل الجوى الذى يجب استيفاؤه للبيانات الصحيحة والكاملة عن البضاعة كما أن عليه تسليم البضاعة المراد نقلها للناقل، ولكن ذلك لا يعد شرطاً لانعقاد العقد فالتسليم هنا يعد شرطاً لتمكين الناقل من البدء فى تنفيذ التزامه بنقل البضاعة من مكان لآخر ولتسهيل ذلك يسلمه المرسل البضاعة بحيث يمكنه من ممارسة الحراسة المادية عليها. ويلاحظ أنه على المرسل أن يسلم البضاعة للناقل مغلقة ومحكمة الربط كما يلتزم بكل لوائح وقوانين دولة مطار القيام الإدارية والجمركية لتصدير البضاعة. وتقرر المادة (١٢) من المعاهدة أنه «يكون للمرسل منه حق التصرف فى البضاعة [illegible]

يسحبها من مطار القيام أو من مطار الوصول أو خلال الرحلة إلـــى شخص آخر غير المرسل إليه المذكور في خطاب النقل الجوى وإما بطلب إعادتها إلى مطار القيام بشرط ألا يستعمل هذا الحق بطريقـــة تضر بالناقل أو المرسل منهم الآخرين وذلك كله مـــع التـــزام بـــدفع المصاريف المترتبة على ذلك». وهذا الحكم يعنى أن المرسل يعـــد من الناحية القانونية حائزاً للبضاعة طوال فترة النقل رغم أن الناقل الجوى هو الذى يحوزها مادياً بالفعل وهو ما يمنح المرســـل حـــق التصرف في البضاعة. ويثور التساؤل حول مـــدى التـــزام الناقـــل بالانصياع لأوامر المرسل فى التصرف فى البضاعة أثنـــاء النقـــل خصوصاً إذا لم يكن فى مقدوره ذلك أو كان التصرف فيها ســـيلحق بالناقل بعض الأضرار. وقد قررت الفقرة (٢) من المادة (١٢) من الاتفاقية أنه فى هذه الحالة يجب على الناقل إخطار المرســـل فـــورا باستحالة تنفيذ أوامره بالتصرف فى البضـــاعة. ويلاحـــظ أن حـــق المرسل فى التصرف فى البضاعة لا علاقة له من قريب أو بعيـــد بحق ملكية هذه البضاعة لأن انتقال ملكية البضاعة خلال النقل أمر تنظمه القواعد العامة ولا يهم الناقل إلا فى الحدود التى يستتبع فيهـــا تغييراً للمرسل إليه. والمقصود بذلك حق المرسل فى تغييـــر مكـــان الوصول أو استرجاع البضاعة إلى مكان القيام دون أن ينص علـــى ذلك فى العقد – بما يعد تعديلاً لعقد النقل من جانب واحد – ولكـــن يفترض قبول الناقل له بشرط تعديل الأجرة ولذلك يفضل تسمية ذلك الحق «بالحق فى توجيه البضاعة».

وقد نصت المادة (٨) من المعاهدة على الكثير من البيانات واجبة التدوين فى خطاب نقل البضاعة من ضمنها اسم المرسل إليه وعنوانه، وهو ما يعنى اسمية ذلك الخطاب وعدم قابليته للتداول. إلا أن المادة (٩) من بروتوكول لاهاى أضافت عبارة: «ليس فى أحكام هذه المعاهدة ما يحول دون إعداد خطاب نقل جوى قابل للتداول» وهو ما يعنى إمكان نقل ملكية البضاعة من المرسل أثناء عملية النقل وليس فقط حق توجيهها. وعلى ذلك يستطيع المرسل رهن البضاعة أو التنازل عنها للغير، وقد يكون الداعى لذلك حاجة ملحة وعاجلة بالنسبة إليه أو نتيجة لإفلاسه. والسبيل الوحيد أمام المرسل لذلك هو أن يكون خطاب النقل ممثلاً للبضاعة وقابلاً للتداول وهو ما أراده بروتوكول لاهاى. وينتقل الحق فى التوجيه من المرسل للمرسل إليه بمجرد تسلم الأخير لخطاب النقل الجوى طبقاً للقضاء الراجح وإن كانت المعاهدة قد قررت فى المادة (١٢) أن حق المرسل إليه فى ذلك يبدأ بمجرد وصوله لميناء الوصول وإخطاره بذلك، فإن رفض استلام خطاب النقل أو البضاعة أو تعذر الاهتداء إليه استرد المرسل حقه فى التصرف فى البضاعة.

الفصل الثالث

مسئولية الناقل الجوى الدولى

مقدمة وتقسيم:

على الرغم من قلة حوادث الطيران، بالقياس لضخامة حوادث النقل على اليابسة، فإن حوادث الطيران تلقى الرعب منذ فجر الطيران، فى قلوب شركات الطيران، وشركات التأمين، والرأى العام الوطنى، بالمقارنة بحوادث الطيران التى يصعب التحكم فى نتائجها. مع ذلك فإن النقل عن طريق الجو لا يتأثر كثيراً بوقوع هذه الحادثة أو تلك بل إن أعداد الركاب والبضائع المنقولة على متن الطائرات تزداد يوماً بعد يوم حيث يمثل الطيران همزة الوصل بين الحضارات المختلفة وأصبح الحديث يدور دائماً حول موضوع من أهم موضوعات القانون الجوى وهو مسئولية الناقل الجوى عن المخاطر التى تحيق بالمسافرين أو شاحنى البضائع أو من هم على سطح الأرض. والحقيقة أنه رغم التقدم التكنولوجى المذهل فى صناعة الطيران – والذى يرفع كثيراً من سرعة وقدرة الطائرة فإنه قد واكب ذلك تقدم آخر يتمثل فى انخفاض نسبة الضحايا بشكل ملحوظ. وبذلك فإن النقل الجوى الآن أصبح يمتلك ناصية السرعة والأمان إلا أنه لا ينبغى دائماً المبالغة فى مدى الأمان الذى يتمتع به الناقل الجوى فالأخطار الجسيمة فى الجو لن تنتهى وتتمثل فى الضباب الكثيف والأعاصير، والتيارات الهوائية والمطبات الهوائية العنيفة

والمنخفضات المفاجئة. كل ذلك يجعل أخطار الجو سمة لصيقة دائما بالاستغلال الجوى والقول بغير ذلك يعكس إفراطاً غير واقعى فى التفاؤل. وإذا كنا قد سبق أن درسنا مسئولية مستغل الطائرة عن الأضرار المباشرة على السطح فإنه ينبغى أن نناقش مسئوليته عن النشاط فى الجو التى تنشأ عن إخلال المستغل لالتزاماته الواردة فى عقد النقل، وعلى ذلك نقسم الدراسة فى هذا الفصل لأربعة مباحث كالآتى:

المبحث الأول: طبيعة مسئولية الناقل الجوى وتطورها.

المبحث الثانى: أحوال مسئولية الناقل الجوى فى معاهدة فارسوفى.

المبحث الثالث: دفع مسئولية الناقل الجوى.

المبحث الرابع: تحديد مسئولية الناقل الجوى واتفاقات الإعفاء والتخفيف.

المبحث الأول

طبيعة مسئولية الناقل الجوى وتطورها

وصف المشكلة:

كانت مسئولية الناقل الجوى ومازالت أكثر موضوعات القانون الجوى شغلاً لأذهان الفقهاء، ومنازعاتها تمثل الغالبية العظمى من منازعات القانون الدولى أمام القضاء وكان لابد من التوفيق بين ضرورة فرض مسئولية مستغل الطائرة التى تترتب على ممارسته لنشاطه فى الجو بهذه الآلة الخطيرة وبين زيادة العبء الاقتصادى على شركات الطيران بالتوسع فى نطاق تلك المسئولية بجانب ما تتكلفه لتطوير وتحديث طائراتها وصيانتها. ولقد أثبتت التجربة التى مر بها النقل الجوى فى السنوات التى أعقبت الحرب العالمية الأولى عدم ملائمة القواعد العامة فى النقل البرى التى تختلف من نظام قانونى لآخر فلا يعرف أطراف العقد حقوقهم والتزاماتهم مقدماً. كما لو كانت قاعدة الإسناد فى قانون القاضى تحيل مثلاً إلى قانون المكان الذى وقع فيه الحادث. كما هو الحال فى القانون الأمريكى، وهو ما لا يمكن المتعاقدين من التحقق من تحديد مراكزهم القانونية بصورة مسبقة.

من جهة أخرى فإن البحث عن حل المشكلة المسئولية فى القواعد العامة لمسئولية فى القانون المدنى – كما هو الحال فى

فرنسا – لا يتفق مع ما يتسم به النقل الجوى من خصائص، حيث أن توسيع مسئولية الناقل بتحميله ضرورة إثبات السبب الأجنبى أو القوة القاهرة هو أمر جد عسير. وبالعكس فإن التوسع فى شروط إعفائه من المسئولية Clauses des non responsabilité، كما فى القانون الإنجليزى أو تحديدها Responsabilite Limite يطغى على مصلحة الضحايا من المسافرين أو الشاحنين فى الحصول على تعويض مما لا يشجع الجمهور على السفر بالطائرات ويقلل معدل نقل البضائع. من جهة أخرى فإن تحميل المسافر أو الشاحن عبء إثبات وقوع الخطأ من الناقل أو تابعيه سيكون أمراً شائكاً.

بناء على ذلك فقد كان من اللازم اللجوء لحل توفيقى هو فرض المسئولية على مستغل الطائرة بالقدر المعقول الذى لا يعوق سير مرفق النقل الجوى الدولى فى الوقت الذى يوضع فيه حد أقصى لمسئولية الناقل الجوى وإباحة تأمين المستغل لمسئوليته وهو ما يضمن جبر الضرر لضحايا حوادث الطيران.

وأمام تلك الأهمية المتعاظمة لضرورة وضع حل جذرى للمشكلة سارعت الدول المهتمة بشئون الطيران فى تلبية دعوة فرنسا سنة ١٩٢٣ لعقد مؤتمر دولى للقانون الخاص الجوى فى باريس سنة ١٩٢٥ ضم مندوبى ٤٣ دولة ناقشوا مشروعاً تمهيدياً لمعاهدة دولية تنظم مسئولية الناقل الجوى الدولى. وشكل المؤتمر لجنة من خبراء القانون الدوليين لمتابعة دراسة المسألة، وأطلق على هذه اللجنة اسم اللجنة الدولية الفنية للخبراء القانونيين الجويين C I T E J A التى

أعدت مشروعاً تمهيدياً للمعاهدة تم بحثه فى فارسوفى فى المادة من ٤ – ١٢ أكتوبر سنة ١٩٢٩. وقد اشتد الخلاف بين الدول الأجنبية والدول الإنجلوأميريكية حول أساس المسئولية ونطاقها وطرق دفعها وحدودها. وأخيراً توصل المؤتمر لحلول تصالحية وقعها مندوبو ١٨ دولة فى ١٢ أكتوبر سنة ١٩٢٩ وحملت اسم اتفاقية فارسوفى بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوى وتحتوى على ٤١ مادة موزعة على خمسة فصول، يعالج الأول منها تحديد مجال تطبيق الاتفاقية، ويعالج الثانى مستندات النقل، ويتناول الثالث مسئولية الناقل، أما الفصل الرابع فخاص بالأحكام الخاصة بعمليات النقل المشترك، وأخيراً تضمن الفصل الخامس أحكاماً عامة ختامية. وقد وصل عدد الدول الأطراف فى المعادة إلى ١٢٩ دولة وهى أكبر تجمع دولى تحققه اتفاقية دولية من اتفاقيات القانون الخاص. ومن الأفضل عند بحثنا لطبيعة مسئولية الناقل الجوى أن نبحث عن أساسها وطبيعتها قبل معاهدة فارسوفى ثم نبحث أساس ومدى تلك المسئولية فى معاهدة فارسوفى، ثم نلى ذلك بدراسة مسئولية الناقل وفقاً لأحكام البروتوكولات المعدلة للمعاهدة.

أولاً: أساس مسئولية الناقل الجوى قبل المعاهدة:

لم يكن يوجد فى الدول الأنجلوأميريكية نصوص منظمة لمسئولية الناقل الجوى، وطبقت المحاكم على تلك المسئولية المبادئ العامة للقانون العام، حيث يرتبط أساس المسئولية بصفة الناقل الجوى وموضع النقل فى كان الأمر يتعلق بنقل

عام» Common carrier (وهو ذلك الشخص الذى يتعهد فى عرض دائم بنقل من يرغب من الركاب أو ما يقدم إليه من بضائع بصفة عامة أو من النوع الذى تخصص فى نقله دون اشتراطات خاصة مقابل أجر معقول من مكان لآخر يتفق الطرفان على تحديده) فإنه لن يستطيع الفكاك من المسئولية إلا فى حالات محددة، أما لو كان محل العقد نقل ركاب فإن على الراكب إثبات وقوع إهمال Negligence من الناقل ليتحمل الأخير عبء المسئولية التقصيرية. والعلة فى جعل المسئولية التقصيرية هى الإطار المميز لمسئولية الناقل الجوى للأشخاص مردها التزامه بضمان سلامة الركاب الذى ينشأ من القانون مباشرة وليس من عقد النقل. ويلتزم «الناقل العام» وفقاً للقانون الإنجليزى ببذل العناية المعقولة لضمان سلامة الراكب The ordinary degree of care بينما يتعين على الناقل فى القانون الأميريكى بذل أقصى درجات العناية دون أن يكون فى القانونين ضماناً لهذه السلامة ما لم يقع الإهمال أو الخطأ التقصيرى. أما إذا كان الناقل من طائفة الناقل الخاص «Private carrier» (وهو شخص لا يلتزم فى نقله للركاب أو البضائع إلا بناء على اتفاق خاص فى كل حالة على حدة بقبول النقل) فلن تنعقد مسئوليته فى نقل الركاب أو البضائع إلا بإثبات المضرور لإهماله.

أما فى دول القانون المكتوب وعلى رأسها فرنسا فقد كانت المحاكم – مع عدم وجود نصوص فى هذا الشأن – تطبق المبادئ العامة فى التقنيات المدنية وأحكام النقل البرى. ففى فرنسا اعتبرت مسئولية الناقل طبقاً لذلك مسئولية عقدية أساسها الخطأ المفترض فلا

ـزم المسافر أو مرسل البضاعة بإثبات الخطأ بل بمجرد تحقق ـضرر تنشأ قرينة قانونية على مسئولية الناقل لا يستطيع الأخير التخلص منها إلا بإثبات السبب الأجنبى الذى لا دخل لإرادته فيه وهذا هو ما قررته المادة (١١٤٧) من التقنين المدنى الفرنسى. فمسئولية الناقل إذن أساسها إخلاله بالتزامه وهو التزام بنتيجة Obligation de resultat ولم يختلف الأمر بعد صدور تشريع الملاحة الجوية ١٩٢٤ حيث نص على المسئولية ذات الطبيعة العقدية المؤسسة على الخطأ المفترض الذى لا يستطيع معه الناقل. التخلص منها إلا بإثبات أن السبب الأجنبى، أو فعل المضرور أو طبيعة البضاعة هو السبب فى وقوع الضرر. وأخذ القانون الألمانى فى تشريع الملاحة الجوية ١٩٢٣ بالمسئولية الموضوعية للمستغل بمجرد وقوع الضرر،و وحمله تبعة القوة القاهرة فلا يجوز للناقل التخلص من المسئولية إلا بإثبات خطأ المضرور نفسه مع وضع حدود قصوى للتعويض، وجرى على هذا المنهج المرسوم الفيدرالى السويسرى سنة ١٩٢٠. وذهبت قوانين أوربا الشرقية – حيث بعد التشريع هو المصدر الرسمى والوحيد – مثل التشريع التشيكوسلوفاكى سنة ١٩٢٥ واليوجوسلافى سنة ١٩٢٨ والبولندى سنة ١٩٢٨ للأخذ بالمسئولية الموضوعية. وأخذ تقنين الجو الروسى سنة ١٩٣٢ فى نقل الركاب بالمسئولية المطلقة أيضاً بمجرد توافر السببية المادية بين نشاط الناقل وبين الضرر ما لم يثبت الناقل غش الراكب أو خطئه الجسيم. ولا يعتد هنا بالقوة القاهرة لدفع المسئولية أما فى نقل البضائع والأمتعة المسجلة فللناقل دفع المسئولية بغش.

الشاحن أو خطئه الجسيم أو بالعيب الذاتي في الشئ المنقول أو بالقوة القاهرة التي وقعت خارج فترة الاستغلال الجوى، وهو اتجاه واضح التشدد نحو مسئولية الناقل.

ثانياً: أساس وطبيعة مسئولية الناقل في معاهدة فارسوفي:

نوقشت كل تلك الاتجاهات القانونية في الدول الأنجلوأميريكية واللاتينية والدول الأخرى في الأعمال التحضيرية لمعاهدة فارسوفي ولم يكن أمام المؤتمرين سوى اللجوء لحلو توفيقية في هـذا الشـأن للموازنة بين مصالح الناقل، من جهة، والمسافر والشاحن، من جهة أخرى، وبناء على ذلك رفضت المعاهدة تأسيس المسئولية على فكرة الخطأ التقصيري واجب الإثبات اما يتطلبه ذلك من عبء ينوء بـه المسافر والشاحن. كذلك فإنه من جهة أخرى رفضت المعاهدة الأخذ بالمسئولية الموضوعية أو المادية حيث أن فكرة المخـاطر وتحمـل التبعة تعني تشدداً واضحاً في جانب شركات النقل الجوى الـدولي، خصوصاً مع حداثة عهد هذا النوع من الطيران إبان الإعداد لمسودة الاتفاقية.

وقد تبنت المعاهدة فكرة الخطأ المفترض كأسـاس للمسـئولية العقدية للناقل فلا يلتزم المسافر أو الشاحن بإقامة الدليل على وجـود الخطأ من جانب الناقل وليس للأخير للتحلل من بـراثن المسـئولية سوى بإثبات قيامه باتخاذ كل الاحتياطات الضرورية لتجنب وقـوع الضرر أو كان من المستحيل عليه اتخاذها أو أن المضرور قد تسبب أو ساهم بخطئه في إحداث الضرر. فالتزام الناقل هنا يكـون ببـذل العناية الضرورية لسلامة المسافرين ويفترض أنه لم يقم ببذل تلـك

العناية إلى أن يثبت هو العكس وفى ذلك رعاية لمصلحة المسافرين والشاحنين.

ومن جهة أخرى فإنه رعاية لمصلحة الناقلين وضعت المعاهدة حداً أقصى للتعويض لكنها أبطلت الشروط التى تعفى الناقل من المسئولية أو التى تضع حداً للتعويض أقل من الحد الذى قررته. ولا يستفيد الناقل سيئ النية من الحد الأقصى للتعويض أو التمسك بالإعفاء من المسئولية عن طريق إقامة الدليل على اتخاذ الناقل كل الاحتياطات الضرورية لتجنب الضرر أو استحالة اتخاذ تلك الاحتياطات. والناقل سئ النية وهو الذى يرجع الضرر لغشه أو لخطأ من جانبه مساوياً للغش وفقاً لقانون المحكمة المختصة بنظر النزاع أو فى حالة تخلف وثائق السفر أو تخلف البيانات الإلزامية التى حددتها المعاهدة فيها، وسماح الناقل رغم ذلك للمسافر بإتمام الرحلة أو للمرسل بنقل البضاعة.

ثالثاً: مسئولية الناقل الجوى فى البروتوكولات المعدلة للمعاهدة:

لم يمس بروتوكول لاهاى سنة ١٩٥٥ أساس المسئولية فبقيت قائمة على أساس الخطأ المفترض المقرر فى المعاهدة. ولصالح الناقل أجاز البروتوكول له أن يدرج فى عقد النقل شروطاً تعفيه من المسئولية عن الأضرار الناشئة عن العيب الذاتى فى البضاعة، كما خفف من الجزاءات الموقعة على الناقل سئ النية بحرصها فى حرمانه من التمسك بالحد الأقصى للتعويض وأباح له الحق فى الإعفاء من المسئولية بإثبات اتخاذه لكل الإجراءات الضرورية لتلافى وقوع الضرر، ووضع تعريفاً ضيقاً للخطأ المساوى للغ

وأمام كل هذه المميـزات لصـالح الناقـل الجـوى رضـخ البروتوكول لانتقادات المحاكم القضـائية للحـد الأقصـى الهزيـل للتعويض عن المسئولية في مقابل زيادة الأسعار الكبيرة بعد الحرب العالمية الثانية وانخفاض قيمة العملة والتطور التكنولوجي الذى حدد هامشاً ضيقاً لحوادث الطيران فرفع الحد الأقصى للمسـئولية عـن أضرار المسافرين فقط دون البضائع والأمتعة إلى ٢٥٠,٠٠٠ فرنك فرنسي ذهب لكل راكب وهو ضعف المبلغ المقرر فى المادة (٢٢) من المعاهدة. وقد استهجنت المحاكم القضائية ذلك المبلـغ الضـئيل للمسئولين عن وفاة آدمى أو إصابته بـأذى جسـمانى، ورفضـت الولايات المتحدة التصديق على البروتوكول بسـبب ذلـك لحمايـة الرعايا الأميريكيين بالـذات، وهـددت بالانسـحاب مـن معاهـدة فارسوفى، فسارع الاتحاد الدولي للنقل الجوى بإقناع عدد غير قليـل من شركات الطيران العالمية بتوقيع اتفاق مع هيئة الطيران المـدنى الأمريكية (Civil Aeronautics Board) لتهدئة الجانب الأمريكى وتم توقيع هذا الاتفاق فى مونريال فى مايو ١٩٦٦ حيث نص علـى ضرورة مسئولية الناقل الموضوعية ولا مناص مـن إثبـات خطـأ المضرور للتخلص منها.

كذلك فقد وضع اتفاق مونريال حداً أقصـى أكثـر ارتفاعـاً للتعويض، واشترط لتطبيق الاتفاق أن تكون أحـد نقـاط القيـام أو الوصول، أو الهبوط الجوى واقعة على الأرض الأمريكية. ولا يخفى ما يتضمنه ذلك التعديل المتتالى لأحكام اتفاقية فارسوفى من فقـدانها لمضمونها نظراً لما يؤدى إليه هذا الاتفاق من إخلال بمبدأ مسـاواة

الأفراد أمام المرافق العامة وما يعينه ذلك من مساس بسيادة أطراف معاهدة فارسوفى. وبعد جهود فقهية ودولية فى هذا الاتجـاه، أبـرم بروتوكول جواتيمالا سيتى المعدل لمعاهدة فارسوفى سـنة ١٩٧١. ويمثل هذا البروتوكول تعديلاً راديكاليا لأحكام المسئولية المدونة فى المعاهدة خاصة بالنسبة لأساس المسئولية، حيث أصبحت مسـئولية الناقل عن الحوادث المؤدية لوفاة المسافر أو إصابته بـأذى بـدنى وكذلك مسئوليته عن الأضرار الناشئة عن هلاك أو تلـف أو فقـد الأمتعة المسجلة وغيرها من الأشياء التى يحملهـا المسـافر معـه مسئولية مادية قائمة على تحمل التبعة بينما بقيت مسئوليته فيما عدا ذلك كما هى على أساس الخطأ المفترض.

وتقررت المسئولية الموضوعية كذلك عن هلاك أو ضـياع أو تلف البضائع بمقتضى بروتوكول مونريال فى سبتمبر سنة ١٩٧٥ ما لم يرجع الناقل الضرر لطبيعة البضاعة أو عيبها الـذاتى أو سـوء تغليفها الراجع إلى شخص آخر غير الناقل أو أحد تابعيه، أو أخيـرا أعمال الحرب أو النزاع المسلح أو عمل صادر عن السلطة العامة.

وهكذا توارى الخطأ المفترض كأساس لمسئولية الناقـل فـى الاتفاقية إلا فى حالات المسئولية عن التـأخير فـى نقـل الركـاب والحقائب والبضائع لتفسح المجال للمسئولية الموضوعية القائمة على أساس المخاطر وتحمل التبعة. وقد دأب القضـاء المصـرى علـى تطبيق فكرة الخطأ المفترض فى المسئولية التعاقدية بالنسبة للناقـل. حيث لا يكفى فى نقل الركاب بالـذات أن يتحلـل الناقـل – لـدفع

٢٠٠

مسئوليته - ببذله لأقصى ما فى وسعه لضمان سلامة الراكب لأن ما عليه هو التزامه بنتيجة لا ببذل عناية فلابد من إثباته للسبب الأجنبى كخطأ المضرور أو القوة أو خطأ الغير.

المبحث الثانى

أحوال انعقاد مسئولية الناقل فى

معاهدة فارسوفى

وتنعقد مسئولية الناقل الجوى عند إخلاله بالتزامه العقدى بضمان سلامة الركاب والمحافظة على البضائع والعناية بها، كما تنعقد مسئوليته كذلك عن تأخير وصول الراكب أو البضاعة مادام قد نجم ضرر عن ذلك الإخلال بالالتزام ونعرض الآن لمسئولية الناقل فى الأحوال السابقة على التوالى.

الفرع الأول

شروط انعقاد المسئولية فى عقد

نقل الركاب

نصت المادة (١٧) من المعاهدة على أنه «يكون الناقل مسئولاً عن الضرر الذى يقع فى حالة وفاة أو جرح أو أى أذى بدنى آخر يلحق براكب إذا كان الحادث الذى تولد عنه الضرر وقع على متن الطائرة أو أثناء أية عملية من عمليات الصعود أو النزول» وهكذا فنحن أمام ثلاثة شروط لانعقاد المسئولية أولها: وقع حادث، وثانيها: وقوع ضرر للمسافر، وثالثها: أن يقع الحادث فى فترة زمنية معينة.

الشرط الأول – وقوع حادث:

لم تحدد الاتفاقية مدلول اصطلاح «الحادث Accident» ويحدده البعض بأنه «كل واقعة فجائية ناجمة عن عمليات النقل الجوى ومرتبطة من حيث أصلها بالاستغلال الجوى، أو هى كل واقعة تحدث نتيجة لعامل خارجى ومستقل عن إرادة الناقل وتابعيه».

ويعرف البعض كذلك هذا الاصطلاح بأنه «تأثير فجائى خارجى يقع على الراكب بشرط أن يكون هذا التأثير ناجماً عن عملية النقل. وأخيراً يرى جانب من الفقه أن تعريف الحادث يشمل الحالات التى تتعرض فيها الطائرة وحمولتها لأضرار تبلغ حداً من الجسامة لا يسعف فيه مجرد استخدام أو تركيب قطع غيار جديدة أو الحالات التي يتعرض فيها الركاب أو أفراد الطاقم أو الغير للإصابة بجراح.

ونميل إلى التعريف الأول حيث يوجد بين اصطلاح «الحادث» Accident، واصطلاح «الواقعة» أو «الحدث» Evenement. الواردين فى المادتين ١٧، ١٨ فى اصطلاح واحد هو «الواقعة» أو «الحدث» وهو اصطلاح يعطى مدلولاً أوسع فيغطى جميع حالات الضرر التى يمكن أن تقع للمسافر. بجانب ذلك فإن التعريف الثانى يستلزم استقلال الحادث عن إرادة الناقل أو تابعيه وهو ما قد لا يحدث عملاً فلو ترتبت إصابة الراكب على خطأ قائد الطائرة أو بفعل عمدى من جانب الناقل أو تابعيه فإن وصف الحادث يشمل

الحالتين. أما التعريف الأخير فلا نحبذه لوصفه فقط لآثار الحادث وهو ما لا يتفق مع تعريف وماهية الحادث.

الشرط الثاني – وقوع ضرر للمسافر:

ولابد كشرط ثان لانعقاد مسئولية الناقل أن يترتب على الحادث ضرر بوفاة المسافر أو إصابته بجراح أو بأى أذى جسمانى Lesion corporelle لم يترك جرحاً مادياً (كالأزمات القلبية والنوبات العصبية) خصوصاً بعد تعاقب عمليات القرصنة فى الجو التى يعمد فيها القراصنة لإلقاء الرعب الشديد فى قلوب الركاب. ولم تحدد الاتفاقية ما إذا كان نص المادة (١٧) يشمل بجانب «الأضرار المادية Dommages materiels» (الوفاة أو الإصابة أو الأذى الجسمانى) «الأضرار المعنوية Dommages moraux» لمن تأثروا نتيجة وقوع ضرر مادى من الحادث على ذويهم. ويبدو ترك المعاهدة المتعمد لبيان تلك الأضرار وذوى المصلحة فى رفع الدعوى عنها للتشريعات الوطنية لعدم إعاقة توحيد أحكام المعاهدة، وقد أخذ القضاء الأمريكى – دون غيره للآن – بتلك الأضرار المعنوية لمساءلة الناقل الجوى مع تزايد عمليات القرصنة الجوية.

الشرط الثالث – وقوع الحادث فى فترة زمنية معينة:

(الالتزام بضمان السلامة):

كما هو الحال فى النقل البرى فإن الالتزام الأساسى فى عقد النقل الجوى هو ضمان سلامة المسافرين للمكان المتفق عليه فى عقد النقل. والالتزام بضمان السلامة التزاماً عقدياً فى

المصرى والفرنسى وهو التزام بتحقيق نتيجة، فيعد الناقل مسـئولاً لعدم حصول النتيجة ولو لم يقع خطأ مـن الناقـل وللأخيـر لـدفع المسئولية إثبات أن الضرر قد نجم عن خطأ المضرور أو فعل الغير أو القوة القاهرة. أما فى الدول الأنجلو أميريكية فيعد الالتزام بضمان السلامة التزاماً ببذل عناية مصدره القانون ذاته فيقع الناقل فى براثن المسئولية حال عدم بذله العناية الكافية وتوخيه للحيطة والحذر فـى تنفيذ التزامه. وكما رأينا قبل ذلك فإن المعاهدة قـد اختـارت حـلاً توفيقياً باعتبار التزام السلامة التزاماً ببل عناية ولكن – خروجاً على الأصل العام فى الالتزامات ببذل عناية – قلبت عبء الإثبات علـى الناقل حيث يفترض أنه أخل بالتزامه بوقوع الضرر للمسافر بوفاته أو جرحه أو بإصابته بأى أذى بدنى آخر ما لم يثبت أنه وتابعيه قـد اتخذوا كافة الاحتياطات الضرورية لتوقى الضـرر أو كـان مـن المستحيل عليهم اتخاذها.

والسؤال يتحدد كالآتى: متى يبدأ الالتزام بضـمان السـلامة ومتى ينتهى ؟

قررت المادة (١٧) ضرورة أن يقع الحادث «على متن الطائرة أو أثناء أى عملية من عمليات الصعود أو النزول» وبناء عليه فإنـه لن تكون هناك ثمة صعوبة فى الأحوال التى يقع فيها الحادث أثنـاء تواجد المسافر داخل الطائرة منذ أن يدلف إلى داخلها ويجلس علـى مقعده حتى لحظة خروجه منها ووضع قدمه على سـلم الهبـوط أو أثناء صعوده لمتنها أو نزوله منها – بالمعنى الضيق – أى بدءا من

ارتقائه لسلم الصعود إلى نهاية هبوطه من السلم فى مطار الوصول وذلك طبقاً لصريح النص. ولكن الصعوبة تثور إذا تذكرنا أن الطائرات غالباً ما توجد فى مطارات خارج المدن ويلزم للوصول إليها فى كثير من الأحيان أن يقوم الناقل بتهيئة وسائل نقل للمسافرين من مكاتبه بوسط المدينة وحتى الإقلاع أو من مطار الوصول إلى وسط المدينة فهل يسرى التزام الناقل بالسلامة على تلك الفترة الزمنية السابقة أو التالية لما نصت عليه عبارة المادة(١٧) من الاتفاقية؟ وتبدو أهمية ذلك التساؤل بعد حصر نطاقه فيما يتعلق بالنصوص الواردة بالمعاهدة والتى تحدد التعويض بحد أقصى وتبطل شروط الإعفاء من المسئولية أو التخفيف منها – كما سنرى – وهو مالا يسرى إلا خلال فترة الالتزام بالسلامة التى علينا تحديدها.بادئ ذى بدء فإننا نرى أن تتحدد الإجابة على التساؤل السابق من خلال عبارة «أثناء أية عملية من عمليات الصعود أو النزول» والقول بغير ذلك يعنى الإضافة لنصوص المعاهدة. فإذا كان ارتقاء المسافر لسلم الطائرة فى مطار القيام ثم نهاية نزوله من سلم الهبوط هو المعنى الحرفى الشديد الضيق للفظى «الصعود والنزول» فإن صياغة النص توحى بغير ذلك قطعاً، حيث تقرر المادة السابقة أنه أثناء أى عملية من عمليات الصعود أو النزول وهو ما يفتح الباب أمام مفهوم أكثر اتساعاً للعبارة السابقة خصوصاً ما تشير إليه كلمة «عمليات». وفى تقديرنا، فإنه ينبغى الربط بين الالتزام بالسلامة وبين وجود المسافر تحت إمرة الناقل وفى حراسته، وهى تلك الحراسة التى يقوم بها الناقل لعدم تعريض المسافر المتعاقد

معه لمخاطر الطيران. بناء على ذلك فإن «حراسة الناقل» و «مخاطر الطيران» وجهين لعملة واحدة غالباً حيث في العادة لن يقوم الناقل بتلك الحراسة ما لم تكن هناك مخاطر تحدق بالمسافر أو يحتمل وقوعها. وتبني معياري «مخاطر الطيران» و «حراسة الناقل» يحمي الناقل من مغبة اتهامه بالغش أو الخطأ المعادل للغش في المادة (٢٥) من هذه الاتفاقية التي تحول بينه وبين تحديد مسئوليته كما أنها تعود بالفائدة على المسافر حيث يعفى من عبء إثبات خطأ الناقل إذ خلال فترة التزام الناقل بالسلامة سيعد خطأ الناقل مفترضاً.

وقد أيدت الأخذ بالمعيارين السابقين محكمة النقض الفرنسية في حكمها في قضية Mache C. Air France بتاريخ ١٨ سنة ١٩٦٦ وتبنت كثير من المحاكم الفرنسية هذا المعيار المزدوج بعد ذلك. وبناء على ذلك فإننا نرى أن التزام الناقل بالسلامة لا يدخل فيه نقل المسافرين من مكاتبه بوسط المدينة إلى مطار القيام أو من مطار الوصول لوسط المدينة لعدم وجود مخاطر للطيران في هذه الفترة، وكل ما في الأمر أنه قد تنعقد مسئوليته في هذه الفترة ولكن طبقاً لأحكام المسئولية في النقل البرى المنصوص عليه في القواعد العامة للقانون المدني والقانون التجاري. كذلك لن يبدأ الالتزام بالسلامة أثناء توديع المسافر لذويه، أو خلال تجواله بردهات مبنى المطار أو الأسواق الحرة، أو تغييره للعملة في فروع البنوك بالمطار. ولكن يبدأ التزامه بالسلامة بمجرد دخول المسافر تحت حراسة الناقل المنطقة الجمركية، ثم أصحن المطار حيث تكون الطائرات رابضة

علىَ أرض المطار، ثم أثناء التوجه للطائرة، حتى ولو مل تكن قد أقلعت بعد وأثناء التحليق، وعند الهبوط وحتى الوصول لمباني مطار الهبوط واستلام الحقائب إلى لحظة الخروج للمنطقة المسموح بالتواجد فيها للجمهور.

الفرع الثانى

شروط انعقاد المسئولية فى عقد نقل البضائع

نصت الفقرة الأولى من المادة (١٨) من اتفاقية فارسوفى على أنه «يكون مسئولاً عن الضرر الذى يقع فى حالة تحطم أو ضياع أو تلف أمتعة مسجلة أو بضائع إذا كانت الواقعة التى تولد عنها الضرر قد حدثت خلال النقل الجوى ويستنتج من ذلك ضرورة توافر شرطان ليمكن مساءلة الناقل، **الشرط الأول**: وقوع ضرر بسبب واقعة، **والشرط الثانى**: أن تحدث الواقعة أثناء فترة النقل الجوى.

أولاً – وقوع ضرر بسبب واقعة:

بالنسبة للشرط الأول فإن لفظ «الواقعة» الواردة فى المادة (١٨) لا يعد مرادفاً لكلمة «حادث» التى تعد الأولى أكثر اتساعاً فى مدلولها، إذ تتصرف لكل الأسباب الممكنة للضرر، سواء كانت متصلة بالناقل أو خارجية عنه كتلف أقمشة منقولة جواً لانسكاب زيوت أو سوائل حمضية عليها أو سرقة البضائع من مخازن الناقل بمبنى المطار... الخ.

وينبغى أن ينجم ضرر عن الواقعة وتتمثل صور الضرر فى التحطيم بتفكك عناصر الشئ المنقول أو ضياعه أى اختفاء الشئ المنقول أو فشل الناقل فى العثور عليها أو التلف وهى فساد مادة الشئ المنقول بما يؤثر على قيمته بحسب الاستعمال الذى أعد له. وقد يكون الضرر كلياً كما فى أحوال الهلاك والفقد الكلى الناجم عن وقوع كارثة جوية تنتهى بتحطيم الطائرة أو نشوب حريق فى مخزن الناقل ومخزن الطائرة فيأتى على محتوياتها من البضائع وأيضا هناك الضرر المتمثل فى الضياع الجزئى أو التلف كما لو سلم الناقل البضاعة للمرسل إليه ناقصة أو تالفة.

وعن محل الضرر فإن كلمة «بضائع Marchandises» المنصوص عليها فى الاتفاقية تعنى كل عروض التجارة وترجمت فى النص الإنجليزى بكلمة Goods وإن استخدم بروتوكول لاهاى نفظة شحنة Cargo بدلاً من كلمة Goods حيث تشمل الأولى كل عروض التجارة سواء أشياء حية أو جامدة. وقد أخرجت الفقرة (٢) من المادة (٢) من الاتفاقية الرسائل والطرود البريدية من نطاق تطبيقها. أما الأمتعة Baggages فهى المنقولات التى يحملها الركب معه فى سفره سواء كانت مسجلة Enregistre أو حقائب يد Baggaes a mains وقد نصت المادة (١٨) على مسئولية الناقل عن الأمتعة المسجلة فقط.

ثانياً: أن تحدث الواقعة أثناء فترة النقل الجوى:

وذلك الشرط الثانى يقضى بضرورة حدوث الواقعة أثناء فترة النقل الجوى وهنا أيضاً يثار التزام الناقل بالمحافظة على البضائع.

وعلى العكس من إبهام المادة (١٧) فى هذا الصدد – كما رأينا – فإن الفقرة الثانية من المادة (١٨) قد فسرت عبارة «خلال النقل الجوى» التى وردت فى الفقرة الأولى من نفس المادة فقررت أنه «يتضمن النقل الجوى وفقاً لمقصود الفقرة السابقة المدة التى تكون فيها الأمتعة أو البضائع فى حراسة الناقل سواء كان ذلك فى مطار أو على متن طائرة أو فى أى مكان آخر فى حالة الهبوط خارج المطار». وواضح من النص السابق أن معيار الالتزام بضمان السلامة لن يكون هو «مخاطر الطيران» بل سيكون هو «حراسة الناقل» للبضائع والتى تبدأ من وقت تسلمه إياها لحراستها بعد تسلمها وأثناء نقلها وإلى حين تسلمها للمرسل إليه. ونلمح من ذلك حرص المعاهدة على توسيع النطاق الزمنى لانشغال مسئولية الناقل الجوى فى نقل البضائع بالمقارنة بالمدى الزمنى للمسئولية فى نقل الركاب.

ويفهم من نص الفقرة الثانية أنه يجب أن تكون حراسة الناقل متحققة فى «المجال الجوى» أى فى المطار بما يشمله من مبنى المطار وصحنه ومناطق التخزين الملحقة به، وكل ما يدخل فى النطاق العام لما يمكن أن يسمى «بحرم المطار» أو على متن الطائرة أو حتى خارج المطار فى حالة الهبوط الإضطرارى سواء أثناء أو بعد ذلك الهبوط. وبذلك فإن فترة النقل لا تشمل – بمفهوم المعاهدة – الفترة من استلام الناقل للبضائع فى مكاتبه بوسط المدينة إلى ما قبل منطقة «حرم المطار» ونرى أن انتهاء الفترة الزمنية للالتزام بضمان سلامة البضائع هنا ينبغى أن ينتهى بتسليم البضائع للمرسل إليه وليس بمجرد فقد الناقل لممارسة السيطرة الفعلية [illegible]

البضائع لحظة دخولها للمنطقة الجمركيـة ويـدعم ذلـك الأعمـال التحضيرية للمعاهدة، بالإضافة إلى أن ذلك أيضاً كان هو الحل الذى تبنته اتفاقية «برن» للنقل الدولى للبضائع بالسكك الحديدية، وهى تلك الاتفاقية التى كانت محل نظر واضعى معاهدة فارسوفى عند إعـداد الفقرة (٢) من المادة (١٨).

ولا تتضمن مدة النقل الجوى أى نقل برى أو بحرى أو نهرى يتم خارج المطار، كقاعدة عامة إلا أنه إذا حدث مثل هذا النقل عند تنفيذ عقد النقل الجوى بقصد الشحن أو التسليم أو النقل من طـائرة إلى طائرة أخرى فإن كل ضرر يحدث يفترض فيه أنه نجـم عـن حادثة وقعت خلال النقل الجوى ما لم يقم الدليل على عكـس ذلـك، وهذا هو ما نصت عليه الفقرة الثالثة من المادة (١٨). ويفهم من ذلك أنه لو تمت عمليات نقل برى أو بحرى أو نهرى للبضـاعة بسـبب وبمناسبة تنفيذ عملية النقل الجوى تقوم قرينة قابلة لإثبـات العكـس على التزام الناقل الجوى بسلامة البضائع أثناء القيام بتلك العمليـات وستعد الأضرار التى ستقع خلال تلك الفترة كأنها قد وقعـت أثنـاء فترة النقل الجوى الخاضع للمعاهدة ما لم يثبت عكس ذلك.

الفرع الثالث

المسئولية عن التأخير

لاشك أن عنصر الوقت من الأمور الأساسية في جذب المسافرين والشاحنين للنقل الجوى أكثر من النقل البحرى أو النهرى أو البرى فبدلاً من الانتقال لدولة أخرى خلال عدة أيام أو أسابيع فإن الطائرة قد تختصر في عدة ساعات. ومن هنا فإن ذلك يضع على عاتق الناقل التزاماً باحترام مواعيد النقل لما لها في أحيان كثيرة جدا من أهمية بالغة، ويترجم ذلك في شكل التزام على عاتق الناقل يسأل في حالة تخلفه عن القيام به لما يسببه ذلك التأخير من إلحاق الضرر بالمسافرين والشاحنين.

وقد احتدم خلاف شديد حول تقرير هذه المسألة في الأعمال التحضيرية لمعاهدة فارسوفي سنة ١٩٢٩ فقد قرر العميد «جورج ريبير مندوب فرنسا في مؤتمر فارسوفي الثاني للقانون الخاص الجوى - بحق - أنه: «إذا تعلقت المسألة بوسيلة نقل تتميز بالسرعة الفائقة فإنه سيكون أمراً غير طبيعي ألا يتقرر بشأنها المسئولية عن التأخير». وعلى الرغم من أهمية تقرير المسئولية عن التأخير فإن كثير من التشريعات الوطنية لم تكن تنص عليها قبل المعاهدة. وقد عارض الوفد الإنجليزى والبولندى وممثل الاتحاد الدولى للحركة الجوية I. A. T. A. إدراج أية نصوص تقرر هذه المسئولية. مع ذلك فلم تقوم وجهات النظر السابقة على فرض رأيها في هذا الشأن. ونص على المادة (١٩) التى تقرر مسئولية الناقل الجوى عن

التأخير. وقد تكرر الشئ نفسه فى مؤتمر لاهاى سنة ١٩٥٥ حيث طالب مندوب الاتحاد الدولى لمؤمنى شركات الطيران U. I. A. A. باستبعاد نص المادة (١٩) أو قصره على نقل البضائع فقط، على أن يكون التعويض فى حالة المسئولية عن التأخير معادلاً للضرر الفعلى الناجم عن التأخير أو مساوياً ضعفى أجرة النقل ومع ذلك أبقى بروتوكول لاهاى على نص المادة (١٩) كما هى.

وقد قررت المادة (١٩) من معاهدة فارسوفى أنه «يكون الناقل مسئولاً عن الضرر الذى يترتب على التأخر في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو». ويبدو واضحاً أن المعاهدة قد اشترطت أولاً: أن يكون هناك تأخير فى زمن النقل، وثانياً: أن يترتب على التأخير وقوع ضرر.

أولاً – حدوث تأخير فى زمن النقل:

التأخير المرتب لمسئولية الناقل الجوى يعنى تجاوز مدى زمنى معين مضروب سلفاً من أطراف عقد النقل. ورغم أهمية تحديد معيار حساب هذا التأخير فإن المعاهدة لم تحدد معياراً موضوعياً فى هذا الشأن ومرد ذلك فى رأينا أن المعاهدة قد ابتعدت – بشكل متعمد عن تحديد معيار معين للتأخير. مكتفية بالنص على المسئولية عن التأخير لما اتضح من خلافات عميقة بين الوفود أثناء الأعمال التحضيرية للمعاهدة بصدد المسألة الأولى.

كذلك فإن مبدأ المسئولية عن التأخير – فى ذاته – قد لقى مقاومة شديدة من قبل الناقلين الجويين والاتحاد الدولى لمؤمنى

شركات الطيران لما يؤدى إليه إقرار هذه المسئولية من عرقلة لسير الملاحة الجوية، التى ترتهن فى كثير من الأحيان بظروف لا يمكن السيطرة عليها كظروف الجو أو الظروف الفنية التى تتعلق بالطائرة نفسها، وقد زاد الأمر وعورة – قبل دخول المعاهدة حيز التنفيذ – أن أصدرت الإياتا شروطها العامة للنقل الجوى والمعروفة باسم «شروط أنفير» فنصت فى الشرط رقم (٩) الخاص بنقل البضائع على أن: «الناقل لا يتحمل نقل أو تسليم البضائع فى مدة محددة إلا بشرط خاص مذكور فى خطاب النقل».

كذلك نصت الفقرة الأولى من الشرط رقم (١٩) التى تتعلق بنقل الركاب على أن: «جداول المواعيد الخاصة بالناقلين توضح متوسط الوقت الذى يمكن أن تستغرقه عملية النقل دون ضمان من الناقل مع ذلك بلحاق الراكب بمواصلة أخرى».

وذهب جانب من الفقه والقضاء إلى أنه إذا أبرم عقد النقل مدرجاً لشروط الإياتا السابقة بعدم التزام الناقل بميعاد محدد للنقل فلن يكون مسئولاً عن أضرار التأخير ما لم يثبت الخطأ الجسيم فى جانبه أو فى جانب تابعيه أو كان التأخير غير عادياً.

ولا يخفى مقدار ما تحمله شروط الإياتا المذكورة، وذلك الاتجاه الفقهى والقضائى السابق من تعارض واضح مع نص المادة (٢٣) من المعاهدة، التى تقرر أن «كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسئولية أو إلى تقرير حد أدنى من الحد المعين بالاتفاقية يكون باطلاً وكأن لم يكن». كذلك فإن تطلب الرأى السابق لاشتراط خطأ

الناقل الجسيم يتناقض مع افتراض خطئه الذى يجعله مسئولاً دائماً بقوة القانون فى معاهدة فارسوفى ما لم يثبت اتخاذه للإجراءات الضرورية لتحاشى وقوع أضرار التأخير، أو كان من المستحيل عليه اتخاذها ناهيك عن الانتهاك الواضح لنص المادة (١٩) سالفة الذكر.

كيفية حساب المدة عند عدم تحديد الأطراف لها:

وإزاء عدم تحديد ميعاد معين للتأخير فى نص المادة (١٩) فإننا لابد أن نواجه الفروض التى لا ينص فيها فى إحدى عقود النقل على ميعاد معين أو ينص الناقل على ما يفيد إعفائه من المسئولية عن أضرار التأخير أو بعدم تقيده بميعاد محدد أو بإدراجه لشروط الإياتا فى صلب العقد. ففى هذه الفروض السابقة يثور التساؤل عن كيفية حساب المدة التى على أساسها يتم تحديد التأخير وهل ينبغى حساب التأخير على أساس فترة النقل الجوى فقط أم يجب أن يدخل فى الحساب كل تأخير فى عملية النقل سواء كان قبل تلك الفترة أو بعدها.

يرى جانب فقهى أنه فى مقابل التحديد المتسع لفترة النقل الجوى المنصوص عليها بشأن الالتزام بضمان السلامة فى المادتين (١٧) و (١٨) بالنسبة لنقل الركاب والبضائع وعدم النص على مدة محددة فضفاضة كذلك فى المسئولية عن التأخير فإنه بمفهوم المخالفة تفسر فترة النقل الجوى هنا بصورة ضيقة فتقتصر على الفترة التى تبدأ من لحظة تهيؤ الطائرة للإقلاع فى مطار القيام وتنتهى بهبوط

الطائرة فى مطار الوصول. ويرى البعض – فى نفس الاتجاه السابق – أن المادة (١٩) لا ينبغى سريانها على فترة ما قبل التهيؤ للإقلاع والهبوط على أرض مطار الوصول كما هو الحال بالنسبة للتأخير الذى يحدث عند نقل الركاب أو البضاعة من وسط المدينة إلى مطار القيام أو من مطار الوصول لوسط المدينة.

ويتجه جانب فقهى آخر للتوسع فى تحديد المدى الزمنى لمسئولية الناقل عن التأخير فلا يربطها بفترة النقل ذاتها بل تترتب المسئولية عن كل تأخير يحدث أثناء وبمناسبة عملية النقل فى مجموعها.

ويرى جانب ثالث من الفقه أن الفترة المنصوص عليها فى المادة (١٨) الخاصة بمسئولية الناقل الجوى عن الإخلال بالتزامه بضمان سلامة البضائع تسرى هنا أيضاً على أساس اتحاد الأضرار فى الحالتين كالهلاك أو التلف.

ويرى أخيراً جانب من الفقه أن المادة (١٩) بصمتها عن تحديد المجال الزمنى للمسئولية تحيل ضمناً فى ذلك للمادتين (١٧) و (١٨) بخصوص نقل المسافرين والبضائع والأمتعة. ونرى أن الاتجاه الفقهى الأول قد بالغ فى تضييق فترة النقل الجوى، وحصرها فى مدى زمنى يصعب فيه على المسافر أو الشاحن التدليل على وقوع تأخير خلاله، إذ كيف سيجد كلاهما الدليل على حدوث تأخير والطائرة فى الجو ؟ بجانب ذلك فإن معظم حالات التأخير غالباً ما تحدث قبل إقلاع الطائرة أو بعد هبوطها فى مطار الوصول. [illegible]

في الاتجاه الثاني ميلاً واضحاً لمصلحة المسافر أو المرسل منه على حساب شركات النقل الجوى بما قد يتنافى مع الظروف الفنية والمناخية الصعبة فى كثر من الأحيان.

أما الاتجاه الثالث فإنه قد يكون منطقياً لو كنا بصدد تأخير فى نقل بضائع وأمتعة ولكنه سيفتقر إلى المنطق حين يتعلق الأمر بنقل المسافرين. وإذا كان الاتجاه الأخير افتراضياً أكثر مما ينبغى، من حيث أن أهمية تحديد المدى الزمنى لانشغال مسئولية الناقل الجوى فى المسئولية عن التأخير تبدو أكثر أهمية من تحديدها بالنسبة لحالتى نقل المسافرين أو نقل الأمتعة والبضائع – ولم يكن يخف ذلك على معاهدة فارسوفى – فكان من اللازم النص عليه، مع ذلك فإن تفادى ذلك التحديد قد جاء متعمداً – كما سبق أن ذكرنا – لعدم إمكان التغلب على اختلاف الآراء فى هذا الصدد. ونحن من جانبنا نميل إلى ذلك الرأى الأخير لاتساقه مع ما قامت به لجنة الخبراء فى إعدادها سنة ١٩٢٨ للمشروع النهائى للمعاهدة حيث كانت تجمع نصوصاً لمواد (١٧) و (١٨) و (١٩) فى نص واحد، ثم ارتأى أعضائها إبان إعداد الصياغة النهائية للمعاهدة فى مؤتمر فارسوفى أن يتم توزيع هذا النص على ثلاثة نصوص دون أن يغير هذا التوزيع من وحدة نظام المسئولية الذى كانت تتضمنه المادة القديمة.

أكثر من ذلك فقد ذكر مقرر لجنة صياغة هذه المواد بان ما تم ليس له من معنى سوى تقسيم مادة واحدة إلى ثلاثة.

كذلك فإنه من المنطقي وقد تبنت الاتفاقية نظام مسئولية قـائم على الخطأ المفترض للناقل في نقل المسافرين والبضائع مع تحميله بالتزام ببذل عناية خلال فترة معينة، أن يسرى الالتزام بتنفيذ النقـل في الميعاد بالنسبة للمسافر خلال فترة سريان الالتزام بالسلامة وأن يسرى الالتزام بنقل البضائع والأمتعة في الميعاد خلال فترة سريان الالتزام بالمحافظة على سلامة هذه الأشياء. وهذا الـرأى - الـذى يؤيده معظم الفقه الآن - يوحد نظام المسئولية ويحفظ البنيان القانوني لهذا النظام.

ثانياً - أن يترتب على التأخير وقوع ضرر:

اشترطت المادة (١٩) وجود ضرر حاق بالمسافر أو الشاحن من جراء التأخير وذلك عكس اتفاقية برن الخاصة بالنقـل الـدولي بالسكك الحديدية التي تلزم الناقل بالتعويض لمجرد التأخير فقط. لكن المادة (١٩) لم تحدد - على غرار المادة (١٧) ماهية الأضرار التي يجب التعويض عنها، وهل يجب أن تكون مادية أو معنوية، ومن ثم فإنه من المسلم به في الفقه والقضاء أنه ينبغي تـرك ذلـك لتقـدير قاضي الموضوع مسترشداً في ذلك بنصوص العقد وظروف أطرافه وما يجرى عليه العرف في ذلك. ومن الأمثلة القضـائية فـي هـذا الصدد فقد اعتبر ضرراً مستوجباً للتعويض تفويـت فرصـة بيـع بضاعة في بلد آخر بسعر مرتفع في أحد المناسبات القومية أو تفويت فرصة إتباع المراسم الدينية في دفن أحد المـوتى لوصـول جثتـه متأخرة على الطائرة (وهو ما يمثل ضرراً أدبياً أصاب أهل الميت)

أو تأخير وصول مريض لإجراء جراحة عاجلة أو التـأخير الـذى يترتب عليه خفض قيمة البضاعة أو هلاكها أو تلفها.. الخ.

المبحث الثالث

دفع مسئولية الناقل الجوى

مقدمة:

تعرضنا في البحث السابق لحالات المسئولية التى قررتها اتفاقية فارسوفى، وبروتوكول لاهاى المعدل لها، وقد رأينا كيف أن هذه المسئولية شخصية وليست موضوعية أو مادية، كما أنها من طبيعة عقدية مؤسسة على الخطأ المفترض الناجم عن افتراض إخلال الناقل الجوى الدولى بالتزاماته الجوهرية الثلاث التى يتكفل بها طبقاً لعقد النقل أثناء تنفيذ عملية النقل الجوى وهى الالتزام بالسلامة فى نقل الركاب والالتزام بالمحافظة على البضائع والأمتعة المسجلة والالتزام بنقل الركاب أو البضائع فى الميعاد. وقد تعرضنا للقول بأن هذه الالتزامات ليست التزامات بتحقيق غايات أو نتائج معينة بحيث تضمن سلامة وصول الركاب والمحافظة على أمتعتهم وبضائعهم حتى ولو لم يرتكب الناقل أو تابعوه أى خطأ بل إن مضمونها هو فقط بذل عناية تتمثل فى اتخاذ التدابير الضرورية لتوخى الضرر. وقد نصت الفقرة الأولى من المادة (٢٠) من المعاهدة على أنه «لا يكون الناقل مسئولاً إذا أثبت أنه وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية لتفادى الضرر أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها «فيستطيع الناقل دفع مسئوليته إذن بنفى الخطأ من جانبه هو أو تابعيه كما أن له كذلك بناء على عبارة «أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها» أن يدفع المسئولية بإثبات أن

الضرر الذى لحق بالمسافر أو البضاعة إنما يرجع للقوة القاهرة، أو الحادث الفجائى. أو عيب ذاتى فى الطائرة يجهله تماماً أو فعل الغير.

كذلك نصت المادة (٢١) من الاتفاقية على أنه «إذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص المصاب هو الذى تسبب عنه الضرر أو ساعد على وقوعه فللمحكمة بالتطبيق لأحكام قانونها الخاص أن تستبعد مسئولية الناقل أو تخفف منها».

ولم ينص بروتوكول لاهاى سنة ١٩٥٥ على تعديل جوهرى بالمعاهدة فى هذا الشأن ولكن تغير الحال وضيق بروتوكول جواتيمالا سيتى سنة ١٩٧١ وبروتوكول مونتريال الرابع الخناق على الناقل الجوى بصيرورته المسئولية موضوعية مبنية على فكرة الغنم بالغرم وهو تغيير ثورى لم يكن فى صالح الناقل على الإطلاق ولذلك فإننا نقسم دراسة هذا المبحث لفرعين كالآتى:

الفرع الأول: وسائل دفع المسئولية فى معاهدة فارسوفى وبروتوكول لاهاى.

الفرع الثانى: وسائل دفع المسئولية فى بروتوكول جواتيمالا سيتى ومونتريال.

الفرع الأول

وسائل دفع المسئولية فى معاهدة فارسوفى وبروتوكول لاهاى

تفريعاً على ما تقدم يكون دفع الناقل لمسئولية فى اتفاقية فارسوفى بخمسة وسائل هى كالآتى:

أولاً: اتخاذ التدبير الضرورية لتفادى الضرر.

ثانيا: القوة القاهرة أو الحادث الفجائى.

ثالثا: فعل الغير.

رابعا: خطأ المضرور أو العيب الذاتى فى البضاعة.

وتعد الأسباب الثلاثة الأخيرة هى تطبيقات السبب الأجنبى الذى لا يد للناقل فيه وسنتناول كل من هذه الوسائل بالبحث الموجز على التوالى:

(أ) اتخاذ التدابير الضرورية لتفادى الضرر:

اختلف الفقه والقضاء كثيراً حول مدلول عبارة «التدابير الضرورية» الواردة فى المادة ٢٠ من المعاهدة وكان المشروع النهائى الذى أعدته لجنة الخبراء يقرر فى المادة (٢٢) أن الناقل لا يسأل إذا أثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير المعقولة Raisonables لتفادى الضرر إلا أنه عند الصياغة النهائية للمعاهدة اقترح السيد «سابانين» مندوب الاتحاد السوفيتى استبدال كلمة

«المعقولة» بكلمة «الضرورية Necessaires» ولا يجب كما يرى البعض – بحق – صرف هذه العبارة إلى معناها اللفظى – كما ذهب الفقه الألمانى – حيث يؤدى ذلك لالتزام فى معظم الأحيان بإثبات السبب الأجنبى إذ يوحى المعنى اللفظى لأنصاره أنه يشمل كل التدابير التى من شأن اتخاذها منع وقوع الضرر وهو ما يخالف الأعمال التحضيرية للمعاهدة حيث الإثبات المتطلب من الناقل طبقا للنص ليس إثباتاً سلبياً بعدم ارتكاب الخطأ بل هو إثبات إيجابى باتخاذه تدابير معينة.

* وبمعنى آخر فإن وقوع الضرر سيفيد دائما أن الناقل استحال عليه اتخاذ التدابير الضرورية لمنع الضرر وهو ما تؤكده الوسيلة الثانية المنصوص عليها من وسائل الناقل لدفع المسئولية. لكن المادة (٢٠) قد تمنح الناقل سلاحا آخر لدفع المسئولية وهو اتخاذه – بفعل إيجابى هو وتابعيه – للتدابير الضرورية واقتصار التفسير على الحالة السلبية سيؤدى لضرورة إقامة الدليل على القوة القاهرة وهو ما يناقض – كما ذكرنا – هدف المعاهدة التى لا تهدف لتشديد مسئولية الناقل بجعل التزامه بتحقيق غاية لا يجدى فى دفع الإخلال به سوى إثبات السبب الأجنبى، بل قصدت تخفيفها بجعل التزامه التزاما ببذل عناية كما ذكرنا قبل ذلك.

ويربط جانب من الفقه وأحكام القضاء بين تلك «التدابير الضرورية» وبين الحادث نفسه فلو هوت الطائرة محترقة مثلاً بسبب الضباب الكثير واصطدامها بإحدى الجبال الشاهقة فعلى الناقل إثبات

تزويده للطائرة قبل الرحلة وأثناءها بالبيانات والنشرات الجوية الضرورية أولاً بأول. ولا يخفى ما يحمله هذا الرأي من تشدد ملحوظ نحو شركات الطيران بتحميلها عبء الإثبات الصعب مرتين وهنا ينبغي على الناقل إثبات سبب الحادث المسبب للضرر من جهة وإثبات أن هذا السبب لا يرجع لخطئه هو أو تابعيه بإقامة الدليل على أنهم قد قاموا بالتدابير المعقولة بتلافى وقوع الضرر كذلك من جهة أخرى.

ويرى جانب من الفقه وأحكام القضاء أنه لن يكفى فى تفسير عبارة «التدابير الضرورية» أن يثبت الناقل انتفاء الخطأ، أى إثبات اتخاذ التدابير الواجبة – وهو ما يمثل الدليل الإيجابى – بل أنها تتطلب فوق ذلك الدليل السلبى على انتفاء هذا الخطأ أى إثبات أن السبب الذى أدى إلى وقوع الحادث الذى نجم عنه الضرر لا يرجع إلى خطئه أو خطأ تابعيه، وواضح ما يمثله هذا الرأى من تشدد وعسر بالنسبة للناقل.

ويتجه الرأى الراجح فقهاً وقضاء لضرورة تفسير النص بما يتفق وطبيعة الالتزام بوسيلة أو ببذل العناية. وبناء على ذلك، فإن أراد الناقل دفع مسئوليته فعليه أن يقيم الدليل الإيجابى على انتفاء خطئه بإثبات بذله وتابعيه للمهمة الواجبة أو العناية المطلوبة طبقاً لمعيار ذاتى يراعى فيه قاضى الموضوع ظروف الناقل والملابسات والوقائع وما يمكن أن يقوم به الناقل العادى من تدابير معقولة لتفادى الضرر. وعلى ذلك فلناقل أن يثبت أن الطائرة كانت دائماً محلاً

لكشف دورى وصيانة فنية دقيقة، وأن الطائرة قد راعت القواعد الفنية للصعود ومستويات التحليق وأنه يتم تزويد الطائرة باستمرار بأجهزة الملاحة الضرورية والنشرات الجوية على التوالى وتزويد خزان الوقود بما يكفى للرحلة وتوافر الشروط الفنية المتطلبة ى طاقم الطائرة وأنه كان على اتصال لاسلكى مستمر بقيادة الطائرات لإبلاغها بالتقلبات الجوية.... الخ. ولم ينص فى عبارة بروتوكول لاهاى على أى تعديل للفقرة الأولى من المادة (٢٠) من المعاهدة فظلت عبارة «التدابير الضرورية» كما هى.

وقد اتجهت محكمة النقض فى قضية ورثة حسن رشاد ضد شركة K. L. M. (الخطوط الملكية الهولندية) نحو تبنى التفسير السابق لعبارة التدابير الضرورية «المنصوص عليها فى المادة (٢٠) من الاتفاقية».

(ب) القوة القاهرة والحادث الفجائى:

يستطيع الناقل الجوى الدفع بالقوة القاهرة force majeure أو الحادث الفجائى Cas Fortuit للإعفاء من المسئولية رغم عدم النص على تلك الرسائل فى نص المادة (٢٠) من الاتفاقية ولكن تأسيساً على كونهما من الأسباب العامة لدفع المسئولية بوجه عام، بجانب أن هذا هو المعنى المستفاد – كما ذكرنا – من عبارة «أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها» ومع التسليم بترادف مدلول القوة القاهرة والحادث الفجائى فإنه يمكن القول بأن القوة القاهرة تتمثل فى الحوادث الفجائية التى لا يمكن توقعها Imprevisible أو لا يمكن

تفاديها Inevitable. ويلاحظ أن عنصر عدم التوقع يزداد انكماشاً في النقل الجوى خصوصاً مع ذلك التقدم الفنى الهائل فى تكنولوجيا الطيران وفن الملاحة الجوية، وذلك التقدم الموازى فى علوم وتكنولوجيا أجهزة الأرصاد الجوية وكذلك الحال بالنسبة لعنصر عدم إمكانية التفادى للضرر فلا يمكن مقارنة إمكانيات الطائرة لتفادى أضرار معينة فى العشرينات بهذه الطفرات التقنية الحالية فى الطيران. وقد تكون القوة القاهرة من فعل الطبيعة كالمطبات الهوائية والصواعق والعواصف الثلجية، ووفاة قائد الطائرة وهجوم سرب من الطيور الجارحة على الطائرة ودخول جزء منها بقوة جذب الهواء لماكيناتها. كذلك قد ترجع القوة القاهرة لفعل الإنسان كإضراب طاقم الطائرة غير المعلن مسبقاً عن الصعود لمتن الطائرة بما رتب تأخير لمسافرين وناقلى البضائع.

كذلك فإن العيب الذاتى والخفى فى الطائرة يعد مثالاً للقوة القاهرة. وقد كانت الفقرة الأولى من المادة (٢٠) من مشروع المعاهدة تنص على أن الناقل «لا يسأل إذا أثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير المعقولة لتفادى الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها ما لم يكن الضرر راجعاً إلى عيب ذاتى فى الطائرة غير أن هذا النص قد اختفى فى الصياغة النهائية ولم يظهر بنص المادة (٢٠) من المعاهدة. مع ذلك فمعظم آراء الفقه وأحكام القضاء تدرج هذا العيب الذاتى والخفى فى الطائرة ضمن القوة القاهرة مادام يتوافر فيه عنصرى عدم التوقع وعدم إمكانية التفادى وذلك سيكون نتيجة طبيعية لخفاء ذلك العيب. وعلى ذلك فإذا تبين أن الفحص

الفنى الذى قام به المتخصصون للطائرة قد أشار لذلك العيب أو أنـــه قد أمكن لقائد الطائرة تفادى هذا العيب بالهبوط الإضطرارى مـــثلاً ولكنه لم يفعل فلن يعد ذلك العيب تطبيقاً للقوة القاهرة.

(جــ) فعل الغير:

وهذا السبب الثالث من أسباب دفع الناقل الجوى لمسئوليته لـــم يرد صراحةً فى صلب المادة (٢٠) وإنما يمكن استفادته من العبارة الأخيرة فيها كذلك ولا يخفى أن فعل الغير كأحد تطبيقـــات الســـبب الأجنبى – طبقاً للقواعد العامة – يعد دائماً من أسباب دفع المسئولية المدنية للناقل بصفة عامة. والشرط الجوهرى فى هذه الوسيلة مـــن وسائل دفع مسئولية الناقل أن يكون هذا الغير أجنبياً عن الناقل أى لا يرتبط معه برابطة عقدية أو إشراف وتبعية فى تنفيذ عملية النقل فلا يعتبر من الغير تابعوا النقل البريين اللذين ينفذون عملية فى المطار أو الجويين الموجودين على متن الطائرة كقائد الطائرة والطاقم. كذلك لا يعتبر من الغير أولئك الذين يستعين بهم الناقل فى عمليات الشحن والتفريغ للبضائع والأمتعة تحت إشرافه وكذلك موظفيه الإداريـــين. أما الغير بالنسبة للناقل الجوى الذين تبرر أفعالهم الخاطئة إعفاؤه من المسئولية فهم مثلاً التابعون لسلطات المطار والأمن والجمـــارك أو تابعوا ناقل آخر أو ركاب آخرين من غير المتعاقدين مع النقل. ولا يشترط معرفة ذلك الغير تحديداً فالناقل يعفى من المسئولية ولو ظل ذلك الغير مجهولاً وهو ما دعى القضاء الأمريكى فى قضية له سنة ١٩٦٠ (Winsor V. United Air lines) لإعفـــاء الناقـــل مـــن

المسئولية عن الضرر الذى حاق بالركاب من جراء انفجار قنبلة وضعها مجهول داخل الطائرة.

ويشترط أن يكون فعل الغير هو السبب الوحيد فى الحادث وأن تتمثل فيه عناصر القوة القاهرة – سالفة الذكر – وأن يكون فعلاً غير مألوف من الرجل المعتاد كإطلاق النار داخل الطائرة وهى فى الجو أو ارتكاب أجهزة المراقبة الأرضية لخطأ أدى لاصطدام الطائرة ببعض وحدات النقل الأرضية الرابضة على ممرات جوية بالمطار... الخ.

(د) خطأ المضرور أو العيب الذاتى فى البضاعة:

كما سبق أن ذكرنا فقد نصت المادة (٢١) من المعاهدة على خطأ المضرور، حيث قررت أنه: إذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص المصاب هو الذى تسبب عنه الضرر أو ساعد على وقوعه فللمحكمة بالتطبيق لأحكام قانونها الخاص أن تستعيد مسئولية الناقل أو تخفف منها. ولم يرد هذا النص فى مشروع باريس سنة ١٩٢٥ ولا فى المشروع النهائى الذى أعدته لجنة الخبراء وإنما أضيف هذا النص فى مؤتمر فارسوفى بناء على اقتراح المندوب الإنجليزى. ومن أمثلة خطأ المضرور: عدم مراعاة الراكب لربط حزام الأمان عند الهبوط أو الصعود، أو التجول فى أرض المطار بالقرب من مراوح أو منطقة جذب الهواء أو فتح راكب لباب الطائرة عنوة وإلقاء نفسه منها، أو عدم إطفاء سيجارة أدت لحريق بالطائرة أو الإهمال فى ربط البضاعة أو سوء اختيار نقلها... الخ.

ويلاحظ نص المادة (٢١) أنها تحيل للقوانين الداخلية في الدولة المتعاقدة قد تعفى الناقل من المسئولية أو تخفف منها. ويرجع السبب الأساسي في تلك الإحالة إلى فشل المؤتمر في تبني مدلول موحد لمفهوم الخطأ وأثره من حيث المسئولية ونطاقها. وهذا الموقف الذى اتخذته المعاهدة سيؤدى لاختلاف تكييف خطأ المضرور وآثاره من دولة إلى أخرى على مسئولية الناقل فينتفي بذلك أهم هدف من أهداف المعاهدة وهو توحيد الأحكام في مجال مسئولية الناقل.

وقياساً على خطأ المضرور يعد العيب الذاتي في البضاعة أو طبيعتها وخطأ الشاحن من الوسائل العامة لدفع المسئولية عن الناقل بالنسبة للأضرار التي تلحق بالبضاعة والمعزوة لهذا العيب أو لخطأ الشاحن.

ولم تنص المعاهدة على العيب الذاتي في البضاعة إلا أنه يمكن قياسه ضمناً من العبارة الأخيرة للمادة (٢٠). وقد استحدث بروتوكول لاهاي حكماً جديداً في هذا الصدد حيث أجاز في المادة (١٢) منه – التي أضافت فقرة جديدة للمادة (٢٣) للناقل أن يشترط في عقد النقل إعفاؤه من المسئولية عن الضرر الناشئ من طبيعة البضاعة أو العيب الذاتي فيها.

الفرع الثانى

وسائل دفع المسئولية فى بروتوكولى جواتيمالا سيتى ومونريال

أولاً – فى بروتوكول جواتيمالا سيتى سنة ١٩٧١:

تبنى بروتوكول جواتيمالا سيتى سنة ١٩٧١ فكرة المخاطر وتحمل التبعة كأساس لمسئولية الناقل الجوى أى أن مسئوليته أصبحت مسئولية موضوعية أو مادية ولكن فقط عن وفاة وإصابة المسافرين وفق وتلف أمتعتهم أما بالنسبة لمسئولية الناقل عن تأخير المسافرين وأمتعتهم أو تلف وهلاك البضاعة أو تأخيرها، فقد ظلت المسئولية عنها عقدية أساسها الخطأ المفترض من جانب الناقل.

أ – دفع مسئولية الناقل عن أضرار وفاة المسافرين وإصابتهم وفقد وتحطيم أمتعتهم:

نصت المادة الرابعة من البروتوكول على أن يسأل الناقل عن الضرر الحامل الحاصل فى وفاة راكب وإصابته بأى أذى على شرط واحد هو أن تكون الواقعة التى سبقت الوفاة أو الإصابة قد حدثت على متن الطائرة أو فى أثناء أى من عمليات الصعود أو النزول ومع ذلك لا يسأل الناقل إذا كانت الوفاة أو الإصابة البدنية ناجمة فقط عن الحالة الصحية للراكب.

وقد نصت المادة نفسها فى الفقرة (٤) على أنه لا يسأل الناقل إذا كان الضرر ناجماً عن طبيعة الأمتعة أو عن ذاتى فيها. لذلك

نصت المادة (٧) على أنه فى الحالة التى يثبت فيها الناقل أن خطــأ الشخص المدعى فى دعوى التعويض هو الذى ســبب الضــرر أو ساهم فى إحداثه فإنه يعفى كلياً أو جزئياً من مسئولية فى مواجهة هذا الشخص بقدر تسبب خطئه فى إحداث الضرر أو المساهمة فيه.

وبناء على ذلك فإنه لم يعد للناقل لدفع مسئوليته عن الضــرر الذى يلحق بالراكب سوى الدفع بالحالة الصحية للراكب أو خطئــ فبالنسبة للحالة الصحية للراكب فقد تتمثل فــى إصــابته بــأمراض الشيخوخة أو كونه مريض بالقلب أو مصــاب بجــراح خطيــرة أو بمرض مزمن.... الخ.

ولكن ينبغى أن تكون تلك الحالة الصحيحة للراكب هى وحدها فقط التى تولد عنها الضرر وإلا سأل الناقل عن كل الضرر لو ثبت أن حالة الراكب الصحيحة قد ساهمت فقــد فــى وقــوع الضــرر. وبالنسبة لخطأ الراكب فقد حسمت المادة (٧) من البروتوكول ذلــك الوضع المعيب الذى تتضمنه المادة (٢١) من المعاهدة حيث ألزمت تلك المادة القاضى بإعفاء الناقل كلياً أو جزئياً إذا أقم الدليل على أن الراكب هو الذى سبب الضرر أو ساهم فى إحداثه حيث كانت المادة (٢١) السابقة تحيل لقانون القاضى بما يــؤدى لتشــعب الحلــول لا توحيدها كما تهدف المعاهدة.

كذلك فإنه بالنسبة للأمتعة فإن البروتوكول قد أعفى الناقل من المسئولية عن فقد وتحطيم أمتعة المسافرين متى كان الضرر يرجــع فقط إلى طبيعة تلك الأمتعة كما لو كانت هشة سهلة الكسر أو إلــى

عيب ذاتي فيها كوجود سوائل أتلفت ما فيها بشرط ألا يكون قد ساهم مع هذا السبب سبب آخر في إحداث الضرر كفعل الغير أو القوة القاهرة وإلا تحمل الناقل المسئولية بكاملها.

ونخلص من ذلك أن البروتوكول جواتيمالا سيتي قد ضيق من دائرة أسباب دفع المسئولية في نقل الركاب وأمتعتهم فحددها في ثلاثة فقط هي: الحالة الصحية للراكب وخطئه وطبيعة الأمتعة أو العيب الذاتي فيها.

ثانياً – في بروتوكول مونتريال الرابع سنة ١٩٧٥:

تمثل التعديل الجوهري – الذي تم إدراجه في نصوص اتفاق مونتريال سنة ١٩٦٦ والذي تم بإعداد شركات الملاحة الجوية الأعضاء في الاتحاد الدولي للنقل الجوي «اياتا» في جعل مسئولية الناقل الجوي مسئولية موضوعية تقوم على فكرة الخطر لا الخطأ المفترض، فلم يعد يستطيع التخلص من المسئولية الموضوعية إلا بإقامة الدليل على رجوع الضرر إلى خطأ المصاب. وقد جاء النقص الهام في هذا الاتفاق في أنه اقتصر على نقل الركاب دون نقل البضائع الذي ظلت مسئولية الناقل الجوي فيه مؤسسة على الخطأ المفترض. وقد سد ذلك النقص في بروتوكول مونتريال الموقع سنة ١٩٧٥ حيث أصبحت مسئولية الناقل عن نقل البضائع أيضاً مسئولية موضوعية أساسها الخطر لا الخطأ المفترض. ولا يستطيع ناقل البضاعة دفع مسئوليته طبقاً للبروتوكولات إلا إذا أقام الدليل على أن هلاك أو تلف أو ضياع البضاعة قد نشأ عن واحد أو أكثر من

الأسباب المنصوص عليها فى المادة الرابعة المعدلة للفقرة الثالثة من المادة (١٨) من المعاهدة وهى كالآتى:

(أ) طبيعة البضاعة أو العيب الذاتى فيها.

(ب) التغليف السيئ للبضاعة بواسطة شخص آخر غير الناقل أو تابعه.

(جـ) فعل الحرب أو نزاع مسلح.

(د) عمل صادر من السلطة العامة متعلق بدخول البضاعة إقليم الدولة أو خروجها منها أو مرورها العابر به.ويشترط أن يكون أحد هذه الأسباب أو أكثر هو الوحيد إحداث الضرر وعلى ذلك يتحمل الناقل تبعة القوة القاهرة وفعل الغير و – بداهة – تبعة خطئه أو خطأ تابعيه. ولا يخفى أن هذا البروتوكول قد أمعن فى مراعاة صالح الناقل بمنحه أربعة وسائل لدفع المسئولية المادية دفعة واحدة وهو ما يتعارض مع طبيعة النص على مسئولية الناقل الموضعية التى من المسلم أنها من أصعب أنواع المسئوليات فى إمكانية دفعها وهو ما يعطى انطباع بوجود تناقض فى موقف البروتوكول وبما يقرب المسئولية الموضوعية هنا من المسئولية الخطئية فى اتفاقية فارسوفى.

مع ذلك فإن بروتوكولى جواتيمالا ومونريال لم يدخلا بعد حيز التنفيذ، وعلى ذلك فإن نظام المسئولية المحدودة المؤسسة على الخطأ المفترض لا يزال هو أساس مسئولية الناقل الجوى الدولى حتى يومنا هذا.

المبحث الرابع

تحديد مسئولية الناقل الجوى

واتفاقات الإعفاء أو التخفيف

تقسيم:

نبحث فى هذا الموضوع تحديد مسئولية الناقل الجوى من حيث مبررات ذلك التحديد والحد الأقصى للتعويض وحالات المسئولية غير المحدودة، ثم نلى ذلك بدراسة الشروط الاتفاقية للإعفاء من المسئولية أو التخفيف منها على التوالى:

الفرع الأول

تحديد مسئولية الناقل الجوى

أولاً – مبررات تحديد مسئولية الناقل الجوى:

الأصل فى القواعد العامة أنه يجب أن يقوم التعويض بجبر الضرر كله متى أخل الناقل الجوى بالتزاماته ولم يتمكن من نفى الخطأ المفترض، فلا مفر من انعقاد مسئوليته ليصبح ملتزماً بتعويض للراكب أو الشاحن عن الضرر كله. مع ذلك فإن معاهدة فارسوفى قد خرجت عن هذا الأصل فجعلت للتعويض الذى يدفعه الناقل الجوى للمضرور حداً أقصى لا يجوز تجاوزه. وقد رفض واضعوا المعاهدة الأخذ فى التحديد بطريقة التحديد الشامل لكل

حالات المسئولية عن كل راكب وعن كل وحدة وزن بالنسبة للأمتعة المسجلة والبضائع.

ويثور التساؤل حول المبررات التي جعلت المعاهدة تخرج من الأصل العام السابق في عدم التحديد ولعل أهم المبررات في هذا الصدد تكمن في صورة تعويض شركات النقل الجوى عن العبء الذي ألقته عليها المعاهدة والمتمثل في تحويلها لمشقة الإثبات على الناقل لما افترضته من خطئه في القيام بالتزامه ببذل عناية مما تسبب في الضرر. والحقيقة أن النقل البحري قد عرف مبدأ تحديد المسئولية قبل معاهدة فارسوفي وذلك في اتفاقيةبروكسل سنة ١٩٢٤، فلم يكن تبني معاهدة فارسوفي لمبدأ التحديد بدعة جديدة في عالم النقل التجاري بل إن سند التحديد لمسئولية الناقل الجوى سيكون أكثر وضوحاً عندما نتذكر أن صناعة النقل الجوى لم تكن إبان تحرير المعاهدة سوى وليد جديد ينبغي عدم العمل على إفلاسه وإجهاض فوائده التي ينعم بها العالم بأسره. والقول بعكس ذلك سيعني شل حركة الملاحة الجوية حيث يلتزم الناقل عقب كل حادث - ينتهي غالباً بتحطم الطائرة وهلاك ما فيها من أرواح بشرية ضخمة وبضائع وأمتعة - بتعويضات ضخمة ومجحفة لن يقوى على الاستمرار في خدمة هذا المرفق الحيوى للجماعة الإنسانية.

ولا شك - من جهة - في استحالة استمرارية شركات الطيران الجوى في أداء مهامها من دون أن تعرف حجم خسائرها غير المتوقعة في التعويضات للضحايا ودون وجود غطاء تأمين يكفل لها

باستمرار معين لا ينضب لتعويض هؤلاء الضحايا، إلا أنه – من جهة أخرى – فإن إحجام شركات التأمين عن تغطية حوادث الطيران سيكون أمراً متوقعاً لو كانت التعويضات بلا حدود قصوى، بل إن تحديد المسئولية سيفتح الباب أمام عملاء الناقل الجوى لتغطية الحد الباقى من التعويض – بعد الحد الأقصى الذى حددته المعاهدة – لإبرام عقود تأمين مع الشركات المؤمنة. كذلك فإنه قد يبدو من المفيد للعملاء وللناقل فى آن واحد أن يعرفوا حدود التعويضات بصورة أوتوماتيكية تمنع وتحد من الجدل فيلجأ الأطراف للتصالح الودى فى هذا الصدد، ويقلل من رفع المنازعة أمام القضاء.

ثانياً – الحد الأقصى للتعويض:

نصت الفقرة الأولى من المادة (٢٢) من المعاهدة على الحد الأقصى لمسئولية الناقل الجوى الدولى الذى يلتزم به فى مواجهة الركاب أو ورثتهم عن الأضرار الناشئة عن الحادث الجوى ويبلغ ١٢٥ ألف فرانك من الذهب (الذى يشمل على ٦٥ ملليجرام من الذهب من الذهب عيار ٩٠٠ فى الألف. أو ما يعادل ٨٣٠٠ دولار أمريكى) فقررت فى المادة الأولى على أنه «فى نقل الأشخاص تكون مسئولية الناقل قبل كل راكب محدودة بمبلغ مائة وخمسة وعشرين ألف فرنك وإذا كان قانون المحكمة المعروض عليها النزاع يجيز أن يكون التعويض فى صورة مرتب فلا يجوز أن يزيد رأس المال عن الحد المذكور. ومع ذلك يجوز للراكب بناء على اتفاق خاص مع الناقل أن يحدد المسئولية بمبلغ أكبر. وقد حذفت فقرة من النص

السابق فى بروتوكول جواتيمالا سيتى بنص جديد يحظر تجاوز الحد الأقصى مطلقاً. وفيما يتعلق بنقل الأمتعة المسجلة والبضائع قررت الفقرة الثانية من نفس المادة أنه: «تكون مسئولية الناقل محدودة بمبلغ مقداره ٢٥٠ فرنك عن كل كجم». وحيث أن الأمتعة المسجلة أو البضائع قد تحتوى على أشياء ثمينة لا تتناسب قيمتها مع ذلك التحديد السابق، فقد أتاحت الفقرة (٢) من المادة (٢٢) للمرسل أن يقدم إقراراً خاصاً عند تقديمه للطرد، يوضح فيه القيمة للبضائع فيلتزم الناقل الجوى بدفع التعويض فى الحدود المبينة فى هذا الإقرار ما لم يثبت أن المبالغ المحددة فى الإقرار تتجاوز القيمة الحقيقية التى قدرها المرسل عند تسليم طرد الأمتعة أو البضائع. أما فيما يتعلق بالحاجيات التى يحتفظ بها الراكب في حراسته فقد نصت الفقرة الثالثة على أن مسئولية الناقل محدودة بمبلغ ٥٠٠ فرنك لكل راكب. وقد حظرت المادة (٢٣) على الناقل أن يضمن عقد النقل أية شروط يهدف منها لتحديد مسئوليته بأدنى مما هو مقرر فى المادة (٢٢) السابقة ويعطى لتحديد المسئولية الوارد بالنص صفة آمرة يلتزم بها القاضى الوطنى فى أى دولة طرف بالمعاهدة. ويلاحظ أن تحديد المسئولية ليس تحديداً جزافياً Forfaitaire أى يستحق بصرف النظر عما إذا كانت قيمة الضرر أكثر أو أقل من المبلغ المحدد بنص المادة (٢٢)، فالحدود المنصوص عليها بالمادة السابقة هى حدود قصوى للتعويض، فيمكن أن يقل التعويض عناه لو كانت قيمة الضرر أقل من ذلك أما لو كانت قيمة الضرر أكبر من الحد الأقصى فلا يستحق سوى هذا الحد فقط ونلفت الانتباه إلى أن هناك فرق بين

تحديد المسئولية والإعفاء منها، فلا يجب الخلط بين المسألتين في معاهدة فارسوفي. فالناقل له أن يسأل بحد أقصى معين لكن ليس له أن ينص في عقد النقل على شرط يعفي به نفسه من هذه المسئولية ولو بصورة جزئية، وبمعنى آخر فإن الإعفاء يعني عدم انشغال الناقل بأية مسئولية بينما التحديد يعني انشغال ذمته بها ولكن لمبررات معينة يحدد مبلغ كحد أقصى لا يتجاوزه التعويض. وبعد زيادة السعار وتدهور قيمة العملة الوطنية فقد كان لابد من إعادة النظر في الحد الأقصى لتعويض مسئولية الناقل الذى ورد في المادة (٢٣) من معاهدة فارسوفي. وقد تقررت الزيادة في الحد الأقصى في المادة (١١) من بروتوكول لاهاى التي ألغت المادة (٢٢) من المعاهدة ووصل حد المسئولية فيها إلى ٢٥٠ ألف فرنك بوانكريه عن كل راكب أي ضعفي حد المسئولية في المعاهدة الأصلية. وكان المندوب الأمريكي قد اشترط ألا يكون الحد الأقصى أقل من ٣٥٠ ألف فرنك أو ما يعدل ٢٥ ألف دولار. ورغم اتفاق المؤتمرين على مبلغ ٢٥٠ ألف فرنك لإرضاء المندوب الأمريكي فقد رفضت الولايات المتحدة ذلك الحد لو توقع على البروتوكول إلا بعد عام ولم تصدق عليه إلى الآن. وقد أعلنت الولايات المتحدة أنه ستنسحب من المعاهدة ذاتها بعد ستة أشهر من هذا الإعلان لو لم يرفع الحد الأقصى، وهو ما أصاب المجتمع الدولي بالدهشة والصدمة فتدخلت الإياتا وأمكنها إقناع مجموعة شركات الطيران الأمريكية الأجنبية وهيئة الطيران المدني الأمريكي بالاتفاق على مبلغ ٧٥ ألف دولار لكل راكب شاملة المصاريف والأتعاب وعرف ذلك باتفاق مونريال

سنة ١٩٦٦ ويضم الآن ١٣٤ شركة طيران. وهكذا بعد أن تضاعف الحد الأقصى ببروتوكول لاهاى جاء اتفاق مونتريال ليرتفع به إلى سبعة أضعاف المبلغ المقرر فى المعاهدة. بعد ذلك أعلنت الولايات المتحدة أن اتفاق مونتريال مؤقت يجب أن يجتمع بعده أطراف المعاهدة لإيجاد صيغة جديدة ملائمة ومقبولة فعقدت اللجنة القانونية للإيكاو، اجتماعين سنة ١٩٦٧ ثم فى أوائل سنة ١٩٧٠ ثم تم عمل مشروع نهائى من اللجنة القانونية قدمته للمؤتمر الدبلوماسى سنة ١٩٧١ فى جواتيمالا سيتى حيث حدث تحول درامى فى الحد الأقصى للمسئولية إذ وصل فى المادة الثامنة إلى ١,٥٠٠,٠٠٠ فرنك أى ما يساوى ١٠٠ ألف دولار أمريكى لكل راكب أصابه الحادث. أما عن أضرار تأخير الركاب فلأول مرة يتم معالجة الحد الأقصى للمسئولية عنها حيث وصل إلى ٦٢٥٠٠ فرنك لكل راكب. وبالنسبة لنقل الحقائب وصل الحد الأقصى لمبلغ ١٥٠٠٠ فرنك عن الهلاك والتلف والفقد والتأخير، وبالنسبة للبضائع فقد أصبح مبلغ المسئولية ٢٥٠ ألف فرنك عن كل كجم. أما بالنسبة لنقل البضائع فقد احتفظ البروتوكول بالحد الأقصى للتعويض الوارد فى المعاهدة والبروتوكول دون تغيير فتظل مسئولية الناقل محدودة بمبلغ ٢٥٠ فرنكاً عن كل كيلو وزن مع الأخذ فى الاعتبار لقيمة البضاعة الحقيقية المدونة فى إقرار خاص تسلمه الناقل من الشاحن عند استلامه لها. وكما ذكرنا من قبل فإن أهم ما أتى به البروتوكول كان هو تغيير المسئولية بصيرورتها كموضوعية لا عقدية بالنسبة [illegible] أو إصابته بأذى بدنى [illegible] مسئولية

الناقل عن الأضرار الناشئة عن هلاك أو تلف أو فقد الأمتعة المسجلة وغيرها من الأشياء التى يحملها المسافر معه بينما بقيت المسئولية فيما عدا ذلك كما هى مؤسسة على الخطأ المفترض.

ثالثاً – حالات التعويض عن كل الضرر:

(المسئولية غير المحدودة):

ليمكن للناقل الاستفادة من التحديد فعليه أن يقوم بتنفيذ التزاماته فى تسليم العملاء وثائق النقل وأن يقوم بتنفيذ عقد النقل بحسن نية تطبيقاً للقواعد العامة فى تنفيذ العقود، وعند إخلاله بالتزاماته السابقة فإنه يحرم بنص المعاهدة من الاستفادة من الحدود القصوى المنصوص عليها فى المادة (٢٢).

مع ذلك فقد يتفق أطراف العقد على تجاوز التعويض للحد الأقصى المقرر بالمادة (٢٢) حتى لو اتصف تنفيذ الناقل الجوى لعقده بحسن النية، كذلك فإنه قد يتفق أطراف العقد على إعفاء الناقل من المسئولية أو التخفيف منها.

ونقوم الآن بدراسة تلك الأحكام المشددة لمسئولية الناقل بنص المعاهدة وباتفاق الأطراف على التوالى ثم نلى ذلك بإلقاء الضوء على مدى مشروعية اتفاقات الإعفاء أو التخفيف من المسئولية.

(١) التعويض عن كل الضرر بنص المعاهدة:

قررت اتفاقية هذا الجزاء القاسى المتمثل فى حرمان الناقل من تحديد مسئوليته فى حالتين هما: عدم تحرير الناقل لوثائق النقل

الجوى أو نقص بياناتها أو عدم وضوحها، وفى حالة رجوع الضرر لغش الناقل أو لخطأ من جانبه مساو للغش.

(أ) عدم تحرير الناقل للوثائق أو نقص بياناتها اللازمة:

ذكرنا قبل ذلك أهمية مستندات النقل الجوى الأساسية وهى: تذكرة السفر للراكب، واستمارة نقل أمتعته وخطاب نقل البضائع للمرسل أو الشاحن. وقد أوضحنا قبل ذلك أن كل وثيقة من هذه الوثائق تشتمل على بيانات معينة قصدت المعاهدة من تدوين أطراف النقل لها حماية الطرف الأضعف فى العقد وهم الركاب وشاحنو البضائع بلفت أنظارهم وتبصيرهم بالصفة الدولية للرحلة الجوية التى يقدمون عليها، وبأحكام الحدود القصوى لمسئولية الناقل الجوى على وجه الخصوص، بما يسمح لهم بإبرام عقود تأمين على الأضرار التى يتجاوز التعويض عنها مبلغ التعويض المحدد بصراحة فى المادة (٢٢) من المعاهدة. كذلك استهدفت المعاهدة من وراء ذلك توحيد البيانات التى يجب ذكرها فى هذه الوثائق فى كافة الدول الأطراف. وقد قررت المادة (٣) فى فقرتها الثانية بالنسبة لتذكرة السفر أنه: «ومع ذلك فليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه المعاهدة التى تعفيه من المسئولية أو تحد منها إذا قبل راكباً لم تسلم إليه تذكرة سفر. كذلك فقد نصت الفقرة (٤) من المادة (٤) بالنسبة لاستمارات نقل الأمتعة على أنه: «.... ومع ذلك فليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه المعاهدة التى تعفيه من المسئولية أو تحد منها. إذا قبل أمتعة لم تسلم عنها استمارة أو إذا كانت الاستمارة غير مشتملة على البيانات

المشار إليها قرين الحروف (D. F. H.) (وهى البيانات الخاصة برقم تذكرة السفر وعدد الطرود ووزنها وخضوع نقلها لنظام المسئولية المحدودة المقررة فى المعاهدة).

أما بالنسبة لخطاب النقل الجوى فقد قررت المادة (٩) أنه إذا قبل الناقل بضائع لم يعد لها خطاب نقل جوى أو إذا كان هذا الخطاب غير مشتمل على كافة البيانات المشار إليها فى المادة (٨) من (A) حتى (Y) بما فى ذلك (Q) – وهى تلك البيانات المتعلقة بمكان وتاريخ إصدار خطاب النقل، ونقطتا القيام والوصول، ومحطات توقف الطائرة، واسم وعنوان المرسل إليه، وطبيعة البضاعة، وعدد الطرود، وطريقة تغليفها، والمعاملات الخاصة بها، وأرقامها، ووزن البضاعة، وكميتها، وحجمها، ومقاييسها، وبيان يفيد خضوع النقل لنظام المسئولية المقررة فى المعاهدة، فليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التى تعفيه من المسئولية أو تحد منها. ولم يثر عدم تحرير وثائق النقل أساساً أو وجودها ثم فقدها ثمة صعوبات أمام القضاء من حيث مسئولية الناقل الجوى غير المحدودة حال موافقته على تنفيذ النقل رغم ذلك إلا أنه من المدهش حقاً أن موقف القضاء الفرنسى والإنجليزى والأمريكى موقفاً يكاد يكون معتمداً فى رفض تطبيق مقتضى النصوص السابقة عند نقص واحد أو أكثر من البيانات الأساسية المشار إليها. بل إن أحكام القضاء قد فسرتها بما يتفق ومصلحة الناقل الجوى. ففى مجال نقص بيانات تذكرة السفر لم يوقع قضاة الموضوع الجزاء المنصوص عليه فى المادة (٣) عند

اعتبار أن هذا الجزاء ينبغى ألا يوقع إلا عند عدم تحرير الناقل لتذكرة سفر مطلقاً أو تحريرها وعدم تسليمها للراكب.

وقد قرر القضاء الأمريكى فى أحكام له أن المادة (٣) تتطلب - لتطبيق جزائها بحرمان الناقل من الحد الأقصى للمسئولية - إما ألا يسلم الناقل تذكرة للراكب أصلاً أو أن يسلمها له ناقصة البيان الجوهرى بأن النقل يخضع لنظام المسئولية المقررة فى الاتفاقية. وقد سوى القضاء الأمريكى فى هذه الحالة بين عدم وجود البيان السابق بالتذكرة مطلقاً وبين حالتين هما، أولاً: تسلم الراكب تذكرة السفر شاملة ذلك البيان ولكن فى وقت ضيق لا يسمح له بالتراجع أو بإبرام عقد تأمين بقية التعويض (كما لو تسلم التذكرة على متن الطائرة مثلاً)، وثانياً: فى حالة تسلم الراكب تذكرة السفر شاملة ذلك البيان فى وقت ملائم إلا أن البيان الجوهرى سالف الذكر كان مكتوباً بأحرف صغيرة جداً وبمداد يكاد لا يبين لون من ألون التذكرة السفر بحيث يتعذر قراءته أو استيعاب مضمونه. أما القضاء الإنجليزى فقد رفض تطبيق الجزاء الوارد فى المادة المذكورة طالما قد صدرت التذكرة فى شكل ما حتى ولو لم تكن تحتوى على أى بيان من البيانات المشار إليها فى الفقرة الأولى من المادة ولا حتى بيان إعلان الراكب بخضوع النقل للمسئولية المحدودة. وقد قررت محكمة النقض الفرنسية عدم توقيع جزاء إطلاق الحد الأقصى حتى ولو لم يذكر بيان خضوع النقل الجوى لأحكام المسئولية فى المادة (٢٢) من المعاهدة متى ثبت اعتياد الراكب على السفر بطائرات الناقل وعلمه اليقينى بالتالى بوجود هذا البيان. وقد تكرر نفس هذا الموقف

القضائي بشأن نقل الأمتعة والبضائع باستفادة الناقل الجوى من أحكام تحديد المسئولية لو أصدر استمارة نقل الأمتعة وخطاب نقل البضائع حتى لو لم يكن هذا أو ذاك مشتملين على بعض البيانات الإلزامية الواردة فى المادتين (٤)، (٩) وحتى لو لم يرد بيان خضوع النقل لأحكام تحديد المسئولية فى صلب العقد طالما أمكن استفادة ذلك من شروط أخرى ضمنها الناقل للاستمارة أو الخطاب. ويمثل تسامح المحاكم فى عدم ذكر البيانات المتطلبة فى نصوص المواد الاتفاقية تعارضاً صارخاً مع مقتضى تطبيق الأحكام الواردة فى المواد (٣)، (٤)، (٩)، ولكن يبرره تصوره القضاء لعدم تناسب إطلاق حدود المسئولية كجزاء فى المادة (٢٢) على مجرد مخالفة بيان أو آخر ضمن بيانات عديدة وطويلة فى ثلاث وثائق يتحملها ملايين الركاب.

- بناء على ذلك فقد اختصر بروتوكول لاهاى هذه البيانات إلى ثلاثة فى كل وثائق النقل الجوى ونص على أن إغفال أى بيان فيها يعنى إطلاق حدود المسئولية وحرمان الناقل من التحديد الوارد فى نص المادة (٢٢).

وقد اكتفى بروتوكول جواتيمالا سيتى بإصدار الناقل تذكرة السفر أو استمارة نقل الأمتعة حتى ولو لم يذكر بها بيان من البيانات المطلوبة فى المادتين (٢)، (٣) فنصت المادة فى الفقرة الثالثة على أنه: «لا يؤثر عدم مراعاة الأحكام المنصوص عليها فيما تقدم على وجود عقد النقل أو على صحته، والذى يظل خاضعاً لأحكام الاتفاقية بما فى ذلك تلك التى تتناول تحديد المسئولية». ونص الفقرة (٢) م المادة (٣) على نفس الحكم حرفياً إذ إنه لم ينص [illegible]

ذلك بالنسبة لخطاب نقل البضائع وبناء على ذلك تبقى فى شأن هـذا الأخير الأحكام المقررة في اتفاقية فارسوفي وبروتوكول لاهاى. ومع ذلك فإن نص المادة (٩) من بروتوكول مونريال سنة ١٩٧٥ قد بالغ فى حماية الناقل حيث قرر استفادة الناقل بتحديد المسئولية حتى ولو تخلف خطاب النقل الجوى للبضائع تماماً أو لم يشتمل على البيانات اللازمة التى يتعين النص عليها فيه ويستفاد ذلك من نص المادة ذاته الذى يقرر أنه « لا يؤثر عدم مراعاة الأحكام المنصوص عليها فى المواد من (٥) إلى (٨) على وجود عقد النقل أو على صحته والذى يظل خاضعاً لأحكام هذه الاتفاقية بما فى ذلك تلك التى تتناول تحديد المسئولية علماً بأن الفقرة (٢) من المادة (٥) تقرر أنه «فـى نقـل البضائع يحرر خطاب نقل جوى» وأن المادة (٨) تنص على اشتمال خطاب النقل على ثلاثة بيانات يشتمل عليها خطاب النقل الجـوى أو إيصال البضائع. وتعديل بروتوكول مونريال سـيجعل مـن أحكـام بروتوكول جواتيمالا وما قبله فى هذا الشأن عديمة القيمة فى حالـة بدء سريان العمل بهذا البروتوكول.

(ب) رجوع الضرر لغش أو خطأ مساو للغش من جانب الناقل:

نصت المادة (٥٢) من اتفاقية فارسوفى سنة ١٩٢٩ على أنه: «(١) ليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التـى تعفيـه مـن المسئولية أو تحد منها إذا كان الضرر قد تولد عن غش أو خطأ يراه قانون المحكمة المعروض عليها النزاع معادلاً للغش.

(٢) وكذلك يحرم الناقل من هذا الحق إذا أحدث الضرر في نفس الظروف أحد تابعيه في أثناء تأديته لأعمال وظيفته».

ويستفاد من هذه المادة أن المعاهدة تحرم الناقل الجوى الدولى من الاستفادة بالحد الأقصى عندما لا يقوم بتنفيذ عقده بحسن نية تطبيقاً للقواعد العامة فى تنفيذ العقود. وقد أثير ذلك الموضوع فى اجتماع لجنة الخبراء .C. I. T. E. J. A الثانى فى باريس سنة ١٩٢٧ أثناء الأعمال التحضيرية للمعاهدة وفى الاجتماع الثالث للجنة سنة ١٩٢٨ نص فى المادة (٢٤) منه على إطلاق حدود التعويض لو تولد الضرر من فعل عمدى غير مشروع Act illicite intentionnel صادر من الناقل أو تابعيه. وعند مناقشة ذلك الاصطلاح فى مؤتمر فارسوفى سنة ١٩٢٩ اعترض المندوب الإنجليزى لعدم معرفة الفكر القانونى الإنجلوسكونى لهذا الاصطلاح واقترح الوفد الألمانى إلحاق اصطلاح «الخطأ الجسيم» Faute lourde «بالفعل العمدى غير المشروع» أى «بالغش» وأيده الوفد السويسرى والتزم الوفد الفرنسى الحياد. وإزاء ذلك اقترح المندوب الإنجليزى طرح اصطلاح «سوء السلوك الإدارى Wilful misconduct» لاشتماله على الأفعال العمدية وأفعال عدم الاكتراث أى دون المبالاة بالنتائج . وقد جاءت الصياغة النهائية للمادة (٢٥) باصطلاح «الغش» أو «خطأ معادل للغش» Faute qui equivalent au dol ولكن مع ذلك فقد أدرج فى محضر آخر جلسة قبل الاقتراع على النص أن المندوب الإنجليزى قد أشار إلى أن هذا الخطأ المعادل للغش سيترجم فى الإنجليزية لاصطلاح ...

السلوك الإدارى» علماً بأن القاضى الإنجليزى لا يلتزم إلا بالترجمة الإنجليزية لا الفرنسية لنصوص المعاهدة الواردة فى قانون النقل بطريق الجو الصادر سنة ١٩٣٢، وهو ما يوحى بأن الأعمال التحضيرية للمعاهدة تتبنى هذا التفسير لعبارة «خطأ معادل للغش» وهذا الاختلاف فى وجهات نظر الوفود هو ما أدى لإحالة المادة (٢٥) لقانون المحكمة التى يطرح عليها النزاع لتحديد مدلول الخطأ المعادل للغش فى قانونها الوطنى.

وقد ربط القضاء الفرنسى فكرة «الخطأ المعادل للغش» بفكرة «الخطأ الجسيم» فتم تعريفه فى عدة قضايا بأنه «ليس هو الخطأ الذى يتم بقصد إحداث الضرر أو يرقى إلى حد الجريمة وإنما يتميز ويتحدد نطاقه بجسامة تنبئ بذاتها عن «عدم القدرة» أو «الغباء الجنونى» أو «الوعى التام باحتمالية الضرر الذى لا يثنى مرتكب الخطأ». وقد سار على نفس النهج العديد من دلو القانون المكتوب مثل مصر ولبنان وإيطاليا علماً بأنه بعد إلغاء القانون الفرنسى سنة ١٩٤٢ صدر فى فرنسا قانون سنة ١٩٥٧ الذى نص على أنه: «فيما يتعلق بتطبيق المادة (٢٥) من معاهدة فارسوفى فإن الخطأ الإدارى الذى يعادل الغش هو الخطأ غير المغتفر». ويعتبر خطأ غير مغتفر الخطأ الإدارى الذى ينطوى على وعى بالضرر المحتمل وقبوله فى تهور دون سبب معقول.

أما القضاء فى إنجلترا وأمريكا واستراليا فقد تمسك فى تفسيره للخطأ المعادل للغش بفكرة سوء السلوك الإدارى.

وأمام ذلك التباين في التطبيق قررت المادة (١٣) من بروتوكول لاهاى إلغاء الفقرتين (١) و (٢) من المادة (٣٥) والنص على أنه لا تسرى حدود المسئولية المقررة في المادة (٢٣) متى قام الدليل على أن الضرر ناشئ عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه وذلك إما بقصد إحداث ضرر وإما برعونة مقرونة بإدراك أن ضرر قد يترتب على ذلك فإذا وقع الفعل أو الامتناع من جانب التابعين فيجب أيضاً إقامة الدليل على أنهم كانوا عندئذ في أثناء تأدية وظائفهم.

ورغم اقتراب هذا التعريف كثيرا من فكرة «سوء السلوك الإدارى» في القوانين الأنجلوأميريكية فإنه يحمد لها توحيد التفسير وعدم الإحالة في ذلك للمحاكم الوطنية بما يؤدى لتعدد التفسيرات وقد أقر بروتوكول جواتيمالا سنة ١٩٧٣ في المادة (١٠) نص المادة (٢٥) السابقة، ولكنه قصر نطاق تطبيقها على نقل البضائع دون نقل الأمتعة أو الركاب. أما بروتوكول مونتريال سنة ١٩٧٥ فقد ألغى المادة (٢٥) بالمادة (٩) حيث قرر أنه «في نقل الركاب والأمتعة لا تسرى حدود المسئولية المقررة في المادة (٢٢) إذا ثبت أن الضرر نشا من فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه ارتكب بقصد إحداث ضرر وإما برعونة مقرونة بإدراك أن ضرر ما من المحتمل أن يترتب عليه. فإذا وقع الفعل أو الامتناع من جانب التابعين فيجب كذلك إثبات أنهم كانوا يتصرفون في أثناء تأديتهم وظائفهم. والجديد في نص المادة أنها استبعدت من مجال تطبيقها نقل البضائع.

(٢) التشديد الاتفاقى لمسئولية الناقل الجوى:

الحد الأقصى للتعويض الوارد فى المادة (٢٢) من معاهدة فارسوفى مقرر فى الأساس كما رأينا لعدة مبررات أهمها: مراعاة مصلحة الناقل الجوى واستمرار شركات النقل الجوى فى العمل باستمرار واطراد وعدم تعريضها لخسائر فادحة من جراء تحطم الطائرات أو احتراقها أو أى حادث يقع لها نتيجة لسيل التعويضات الذى يقع على رأس الناقل بلا حدود وهو ما سيؤدى لإحجام أى شركة تأمين عن تغطية هذه الخسائر التى لا حد لها.

مع ذلك* فإنه إذا رفض الناقل باتفاق الراكب أو المرسل تحمل عبء التعويضات غير المحدود والجارية عن غطاء المادة (٢٢) وهو ما يندر حدوثه عملاً فله ذلك بداهة فهو صاحب المصلحة الأول فى هذا الصدد.

ويلاحظ أن المادة (٢٣) وهى تحظر تحرير أى شرط يهدف لإعفاء الناقل من مسئوليته أو إلى تقرير حد أدنى من الحد المعين فى المعاهدة واعتباره باطلاً وكأن لم يكن يعنى رفض المعاهدة نزول الحد الأقصى المحدد بها. أما رفع هذا الحد اتفاقاً فهو ما لا يتعارض مع نص المادة (٢٣) بل أن الفقرة (١) من المادة (٢٢) قررت بالنسبة لنقل الركاب أنه «... ومع ذلك يجوز للراكب بناء على اتفاق خاص مع الناقل أن يحدد للمسئولية مبلغاً أكبر».

ويعد هذا التعويض المنصوص عليه فى الاتفاق الخاص بمثابة حد أقصى جديد للتعويض لا يجوز تجاوزه ومع ذلك فإنه لا يتحتم

بلوغه فهو ليس تقديراً جزافياً لقيمة الضرر. وقد قررت الفقـرة ٩٢ من المادة (٢٢) بالنسبة لنقل الأمتعة المسجلة والبضائع أنه« تكـون مسئولية الناقل محدودة بملغ مقداره ٢٥٠ فرنك عن كل كجم ما لـم يقدم المرسل منه عند تسليم الطرد إلى الناقل إقراراً خاصاً يبين فيه مدى ما يعلقه من أهمية على تسليم الطرد للمرسل إليه، وما لم يدفع مقابلاً لذلك رسماً إضافياً إذا لزم الأمر. وعندئذ يكون الناقل ملزمـاً بأن يدفع التعويض حيث لا يتجاوز حد المبلغ المبين فى الإقرار مـا لم يقدم الناقل الدليل على أن هذا المبلغ يجاوز مدى الأهمية الحقيقية التى يعلقها المرسل منه على تسليم الطرد». ويسمى ذلـك الاتفـاق الوارد فى تلك الفقرة عملاً باسم: «إعلان المصلحة فـى التسـليم» ويشترط لاستبدال القيمة المعلنة فيه بالحـد الأقصـى للمـادة (٢٢) إعلانه عند قيام المرسل بتسليم البضاعة أو الأمتعة المسجلة للناقل لا بعد ذلك، مع دفع رسم إضافى فوق أجرة النقل للناقل ويشترط كذلك أن يكتب هذا الإعلان فى خطاب نقل البضـاعة أو اسـتمارة نقـل الأمتعة.

الفرع الثانى

الشروط الاتفاقية للإعفاء من المسئولية أو التخفيف منها

طبقاً للقواعد العامة فى المواد المدنية والتجارية فى مصر فإنه يجوز الاتفاق على إعفاء المدين من أية مسئولية تترتب على عدم تنفيذ التزامه التعاقدى إلا ما ينشأ عن غش أو عن خطئه الجسيم ومع ذلك يجوز للمدين أن يشترط عدم مسئوليته عن الغش أو الخطأ الجسيم الذى يقع من الأشخاص يستخدمهم فى تنفيذ التزامه. وبتطبيق القواعد العامة على النقل الجوى فإنه يجب أن يسمح للناقل بإدراج شروط الإعفاء أو التخفيف ضمن بنود عقد النقل الجوى سواء للركاب أو الأمتعة المسجلة أو البضائع.

كذلك فإنه فى ظل القانون العام الإنجليزى فللناقل استبعاد مسئوليته أو تحديدها فى مواجهة المسافرين أو الشاحنين ويستطيع إعفاء نفسه كذلك من المسئولية الناجمة عن إهمال تابعيه لعدم مخالفة ذلك للنظام العام الإنجليزى شريطة أن تكون شروط الإعفاء أو التخفيف واضحة ومحددة ومدونة فى تذكرة السفر أو خطاب النقل.

أما فى الولايات المتحدة الأمريكية فإنه لاعتبارات النظام العام الأمريكى وصفة الناقل لا يجوز للناقل الجوى للمسافرين تضمين عقد النقل شرط إعفاء من مسئولية أو التخفيف منها. وفى نقل البضائع لا يجوز اشتراط الإعفاء ولكن يجوز التخفيف من المسئولية فقط.

وفى فرنسا فإنه قد صدر تشريع سنة ١٩٠٥ عرف باسم «قانون رابييه» ألغى شروط الإعفاء من المسئولية عن الفقد والتلف أو الهلاك لكنه أجاز شروط الإعفاء من المسئولية عن التأخير بالنسبة للناقل فى القواعد العامة إلا أن القضاء قد طبق هذه الأحكام على النقل الجوى. ثم أباح قانون الطيران سنة ١٩٢٤ الإعفاء من المسئولية بشرط صلاحية الطائرة للملاحة وكفاءة الطاقم الملاحى ولكن المشرع الفرنسى فى المادة (٤٣) قرر بطلان شروط الإعفاء من «الأخطاء التجارية» أى تلك المتعلقة بشحن البضائع أو حفظها أو تسليمها.

ولم يحظر القانون الألمانى سنة ١٩٢٢ صراحة شروط إعفاء الناقل من المسئولية وهو ما يفيد تركها للقواعد العامة التى تبيحها أما القانون الروسى سنة ١٩٣٢ فقد حظر تضمين الناقل لعقود النقل الجوى شروط تعفيه من المسئولية قطعياً.

وينبغى الالتفات إلى أن إعفاء الناقل لا يعنى تلاشى التزاماته ومسئوليته عن الإخلال بها قبل الطرف الآخر للعقد ولكن كل ما فى الأمر أن يعفى من دفع التعويض حال إخلاله بالتزامه أما اشتراطات تخفيف المسئولية فإنها تحذف أحد الالتزامات الملقاة على عاتق الناقل أو تخففها وهو ما يعنى التزامه قطعياً بذلك الالتزام المحذوف أو إلزامه به بصورة مخففة.

وقد نصت المادة (٢٣) من المعاهدة على أن «كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسئولية أو إلى تقرير حد أدنى من الحد المعين

فى هذه المعاهدة يكون باطلاً وكأن لم يكن، على أن بطلان هذا الشرط لا يترتب عليه بطلان العقد الذى يظل خاضعاً لأحكام هذه المعاهدة». أما المادة (١٢) من بروتوكول لاهاى فقد قررت فى فقرتها الثانية أنه: «لا تنطبق الفقرة الأولى من هذه المادة (المادة ٢٣ من المعاهدة) على البنود المتعلقة بالضياع أو بالضرر الناشئ من طبيعة البضائع المنقولة أو من عيب ذاتى فيها».

وهكذا حظرت المعاهدة اتفاقات الإعفاء أو التخفيف من المسئولية حماية للراكب والشاحن من المركز القانونى القوى للناقل الجوى ولإقامة توازن نسبى بين التزامات الطرفين. أما بروتوكول لاهاى فواضح - مما سبق - أنه يحظر هذه الشروط ما عدا فى حالات الضياع الناجم عن طبيعة البضاعة أو من عيب ذاتى فيها.

ويلاحظ أن بطلان تلك الشروط بالمعاهدة لا يسرى إلا على الاتفاقيات السابقة على وقوع الضرر لا اللاحقة عليه حيث نصت المادة (٢٣) على أنه: «تكون باطلة جميع شروط عقد النقل وجميع الاتفاقيات الخاصة السابقة على وقوع الضرر إذا خالف الأطراف المتعاقدون بمقتضاه قواعد هذه المعاهدة إما بتعيين القانون الواجب التطبيق أو بتعديل قواعد الاختصاص.

الباب الخامس

رهن الطائرة

تمهيد:

(القواعد العامة):

تقضى القواعد العامة بان الرهن الرسمى لا يسرى إلا على العقارات فى حين أن الرهن الحيازى ينصب على المنقول والعقار. وقد سبق أن أوضحنا أن الطائرة عبارة عن منقول مركب وبالتالى تسرى على الطائرة أحكام الرهن الحيازى الذى يعد عقداً يلتزم به شخص ضماناً لدين عليه أو على غيره، أن يسلم إلى الدائن أو إلى أجنبى يعينه المتعاقدان، شيئاً يرتب عليه للدائن حقاً عينياً يخوله حبس الشئ لحين استيفاء الدين، وأن يتقدم الدائنين العاديين والدائنين التاليين له فى المرتبة فى اقتضاء حقه من ثمن هذا الشئ فى أى يد يكون.

يستفاد من ذلك أن ارتباط الرهن الحيازى بتسليم الراهن للشئ المرهون إلى الدائن المرتهن أو إلى الشخص الذى عينه المتعاقدان هو القاعدة العامة التى لا مفر منها لضمان الدائن فى استيفاء حقه من الشئ المرهون استناداً إلى القاعدة الحيازة فى المنقول سند الحائز.

- استثناء الطائرة المرهونة من ضرورة نقل حيازتها:

مع ذلك فقد وقفت بعض الآراء الوجيهة ضد تطبيق قاعدة ضرورة نقل حيازة الشئ موضوع الرهن من المدين الراهن إلى الدائن المرتهن إذا كان ذلك الشئ طائرة ويمكن إيجاز الاعتبارات التى استندت إليها هذه الآراء فيما يلى:

أولاً: خروج الطائر من حيازة المدين الراهن يصيبه بأضرار شديدة تنعدم معها فرص استغلال الطائرة بهدف الوفاء بالدين سبب الرهن.

ثانياً: ليس من مصلحة مالك الطائرة المرهونة عدم الحفاظ عليها لو استمرت في حيازته رغم وقوع الرهن، إذ يفترض حرصه على صيانتها والمحافظة عليها لتخليصها من عبء الرهن الذى يثقلها.

ثالثاً: للدائن المرتهن حق تتبع الطائرة لو قام الراهن ببيعها للغير بما يضمن حق الدائن فى استيفاء دينه من الطائرة فى أى يد يكون.

رابعا: نقل حيازة الطائرة من الدين الراهن إلى الدائن المرتهن لا يشابه نقل حيازة الأشياء الأخرى حيث يتطلب فى ذاته جهد ونفقات باهظة.

خامسا: الاعتبارات التى دعت المشرع لاستثناء المحل التجارى وهو أحد المنقولات المعنوية من قاعدة انتقال الحيازة للمرتهن تتوافر فى الطائرة – من باب أولى – لما لها من قيمة اقتصادية كبيرة.

سادساً: إذا تسلم الدائن المرتهن الطائرة فى حيازته فإن عليه أن يبذل فى حفظها وصيانتها من العناية ما يبذله الشخص المعتاد وهو مسئول عن هلاكها نتيجة الحوادث أو غير ذلك ناهيك عن مسئوليته عن تلفها. والغالب أن يكون الدائن شخصا طبيعيا أو

معنوياً لا علاقة له بالنواحى الإدارية والفنية والتجارية التى ينبغى توافرها للحفاظ على الطائرة وصيانتها واستمرار استغلالها خصوصاً وان على الدائن المرتهن – طبقاً للقواعد العامة – واجب استثمار الشئ المرهون استثماراً كاملاً ما لم يتفق على غير ذلك.

سابعاً: تمتلك الدولة فى معظم أنحاء العالم شركات طيرانها ولن يتلائم أثر نقل حيازة الطائرات محل الرهن من يد الدولة إلى يد أى شخص آخر.

ثامناً: تسجيل الحقوق العينية التى ترد على الطائرة كبيعها أو رهنها يمثل وظيفة الشهر لوقوع هذه الحقوق عليها وهو ما يغنى عن فكرة انتقال الحيازة للدائن المرتهن إذ يكفى إطلاع الغير على السجل المعد لشهر التصرفات القانونية التى تقع على الطائرة ليعلم كل التفاصيل اللازمة والخاصة بالطائرة وهو ما يقترب من فكرة شهر التصرفات الواردة على العقارات.

تقسيم:

يقتضى الأمر ونحن بصدد دراسة رهن الطائرة أن نلقى ضوء فى البداية على موضوع الرهن باعتبار أن الطائرة منقول مكون من أجزاء متعددة تأتلف فى مجموعها لأداء وظيفة منقول واحد مركب هو الطائرة.

ونجد من المناسب أن نتعرف على آثار رهن الطائرة سواء فيما بين طرفى عقد الرهن أو بالنسبة للغير، وذلك من خلال الفصلين الآتيين:

الفصل الأول: موضوع الرهن.

الفصل الثانى: آثار الرهن.

الفصل الأول

موضوع الرهن

تمهيد وتقسيم:

تمثل الطائرة – دون شك – المحل المنطقى للرهن غير أن الرهن قد يقع على أجزاء أو ملحقات الطائرة – كما قد يرد على قطع غيار الطائرة.

وقد عنون المشرع المصرى الباب الثانى من القانون رقم ٢٦ لسنة ١٩٧٦ بعنوان «الرهن الرسمى للطائرات والحقوق الممتازة» عليها وهو ما يعنى تطبيقه لأحكام الرهن الرسمى المقررة فى القانون المدنى مالاً منقولاً فقد أخضع إنشاء أو نقل أو انقضاء حق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى على الطائرة للشهر بطريق التسجيل أو القيد كالعقارات تماماً.

بناء على ذلك نقسم هذا المبحث إلى ثلاثة مباحث على النسق التالى:

المبحث الأول: رهن الطائرة مكتملة.

المبحث الثانى: رهن أجزاء الطائرة.

المبحث الثالث: رهن قطع غيار الطائرة.

المبحث الأول

رهن الطائرة مكتملة

تعريف الطائرة محل الرهن:

تخضع التعريفات المتعلقة بالأجهزة الفنية التى يرتب استغلالها آثاراً قانونية لتعريفات مختلفة ترتبط بالجانب القانونى محل البحث. فكما يختلف تعريف السفينة وما يدخل فى عدادها فى القانون البحرى باختلاف الموضوع القانونى موضوع البحث فيتسع ذلك التعريف تارة ويضيق تارة أخرى فإن نفس المنطق يرتبط بتعريف الطائرة.

وقد نصت المادة (٥٦) من القانون المصرى رقم ٢٦ لسنة ١٩٧٦ بشأن حجز الطائرات وبيعها جبرياً والرهن الرسمى والحقوق الممتازة عليها على أنه «لا تسرى أحكام هذا القانون على الطائرات المخصصة للأغراض العسكرية، ويقصد بالطائرة فى تطبيق أحكام هذا القانون كل آلة أو جهاز يرتفع ويسير فى الهواء بقوة آلية محركة اعتماداً على رد فعل الهواء». وهذا التعريف يتطابق مع التعريف الوارد باتفاقية شيكاجو (ملحق أ) وينطبق على طائرات الخطوط المنتظمة وطائرات الخطوط غير المنتظمة دون ثمة تمييز.

وقد ثار خلاف شديد بين النظم القانونية الوطنية فى شأن اعتبار الطائرات البحرية (الأيروجليسور والهوفركرافت والزلاجات المائية) القادرة على التحليق والإبحار فى آن واحد بمثابة طائرات يسرى عليها الرهن.

وإذا كان المشرع البحرى قد سمح فى المادة ٤٤ من القانون البحرى الجديد سنة ١٩٩٠ بإمكان رهن السفينة وهى فى دور البناء فإن المشرع الجوى لم ينص على جواز ذلك انسجاماً مع نص المادة ٢/١٠٣٣ مدنى التى تعتبر رهن المال المستقبل باطلاً.

رهن الأسطول الجوى:

على غرار الرهن الرسمى للعقارات الذى يجوز أن يكون موضوع الرهن فيه عدة عقارات لا عقار واحد فإن المشرع المصرى قد أجاز أن يترتب الرهن بعقد واحد على كل أو جزء من أسطول جوى لنفس المالك (المدين الراهن) بشرط أن يتضمن العقد فى هذه الحالة بياناً مفصلاً بالطائرات التى يتكون منها هذا الأسطول والتى يشملها الرهن (٢٩ ق. رقم ٣٦ لسنة ١٩٧٦).

وفى حالة رهن أسطول من عدة طائرات أو جزء منه فإنه لابد – تطبيقاً لقواعد الرهن الرسمى – أن يرد الرهن على طائرات معينة بالذات تعييناً دقيقاً من حيث نوع الطائرة وطبيعتها من الناحية الإدارية والفنية، كما يجب أن تكون مملوكة للمدين الراهن فى الحال لا فى المستقبل وإلا وقع الرهن باطلاً (المادتين ٢/١٠٣٣ و ٢/١٠٣٥ مدنى).

وقد طبق المشرع المصرى فى المادة (٣٨) من القانون رقم ٢٦ لسنة ١٩٧٦ هذه القواعد فأوجب قيد الرهن فى سجل الطائرات أو إذا اشتمل عقد الرهن على أكثر من طائرة وجب قيد الرهن بالنسبة إلى كل طائرة من الطائرات المرهونة على حدة تمييزاً لها.

ومع ذلك فإن المشرع لم يلزم أطراف عقد الرهن بتحديد ما ينقل كل طائرة من مبلغ الدين المرهونة لأجله وهو ما يعد استثناء من القواعد العامة التى تقضى بان كل جزء من العقار أو العقارات المرهونة ضامن لكل الدين، ولك جزء من الدين مضمون بالعقار أو العقارات المرهونة كلها، ما لم ينص القانون أو يقضى الاتفاق بغير ذلك (م ١٠٤١ مدنى).

وتبدو فائدة رهن الأسطول الجوى فيما تقدمه من أفضلية فى حصول شركات الطيران على قروض ائتمانية مصرفية دون قيود صعبة لارتفاع قيمة الضمانات التى تحصل عليها البنوك المقرضة والمتمثلة فى عدة طائرات لا طائرة واحدة.

رهن الحصة الشائعة فى الطائرة:

يحظر القانون البحرى المصرى الجديد رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ فى المادة ٢/٢٣ على المدين رهن حصته الشائعة فى سفينة إلا بموافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل.

وبالعكس فإن المشرع الجوى قد نص صراحة على أنه يجوز أن يرد الرهن على الطائرة كلها أو على حصة شائعة فيها دون ضرورة لموافقة باقى ملاك الحصص الشائعة فى الطائرة.

ولم يرد بالتشريع الفرنسى نص يتيح لمالك الحصة الشائعة فى طائرة الحق فى رهن حصته للغير وإن كان الفقه الفرنسى فى مجموعه يميل على صحة ذلك الرهن.

المبحث الثانى

رهن أجزاء الطائرة

الأجزاء الرئيسية والملحقات:

تتضافر الأجزاء الرئيسية للطائرة وملحقاتها مرتبطة بهيكل الطائرة في تحقيق النفع المقصود من الطائرة وفقدان هيكل الطائرة لهذه الأجزاء أو للملحقات يعطل الهدف الاقتصادى أو الاستغلالى للطائرة. وتسرى أحكام القواعد الجوية على الهيكل والجزاء والملحقات ككل واحد لا يتجزأ كمبدأ عام إعمالاً للقاعدة الأصولية فى أن الفرع يتبع الأصل فى الحكم القانونى.

وأجزاء الطائرة وهيكلها عبارة عن منقولات ملتصقة بحيث لا يمكن فصل الجزاء عن الهيكل دون تلف.

وبالعكس فإن ملحقات الطائرة كمنقولات مرتبطة بالهيكل بتخصيصها لغرض معين يمكن فصلها عنه دون تلف كما يتصور وجود الطائرة بأجزائها دون وجود ملحقات.

ويصعب من وجهة نظرنا التفرقة بين الأجزاء الرئيسية والملحقات لاختلاف تصميم الطائرة وهو ما يقتضى فحص قاضى الموضوع فى كل حالة على حدة لما إذا كان بصدد جزء رئيسى أم أحد ملحقات الطائرة. وقد ابتعد المشرع المصرى عن هذه التفرقة غير المجدية فلم يتعرض لوصف «الملحقات» متفادياً ذلك بعبارة «الأجهزة والمعدات» وهو ما يتسع لشمول كافة أنواع الأجهزة

والمعدات التى يمكن أن تنفصل عن الطائرة دون تلف. وبناء على ذلك جاء نص المادة (١/٣٠) من قانون سنة ١٩٧٦ على النحو التالى: «الرهن المقرر على الطائرة يشمل هيكلها وسائر أجزائها بما فى ذلك محركاتها وما هو مركب عليها من أجهزة ومعدات ولو انفصلت عنها. وفى حالة هلاك الطائرة يبقى الرهن رغم تغيير محله فينتقل من الطائرة إلى حطامها» (م ٢/٣٠).

شمول الرهن للأجزاء المستبدلة:

ووقوع الرهن على جميع أجزاء الطائرة وملحقاتها دون تمييز بينهما يعنى شموله لكل مفرداتها لا مفردات معينة بالذات وهو ما يتيح للمدين الراهن الحق فى استبدال أو تجديد أجزاء أو ملحقات الطائرة. إلا أن ذلك الحق فى الاستبدال أو التجديد مقيد بالتزام الراهن بضمان سلامة الرهن، أى بعدم ارتكاب عمل أو تقصير ينقص من فائدة الطائرة موضوع الرهن إنقاصاً كبيراً وللدائن المرتهن للطائرة أن يعترض على كل عمل أو تقصير يكون من شأنه وقوع هذا الإنقاص وله فى حالة الاستعجال أن يتخذ ما يلزم من الوسائل التحفظية وأن يرجع على الراهن بما ينفق فى ذلك. وإذا تسبب خطأ الراهن فى هلاك الطائرة أو تلفها، كان الدائن المرتهن مخيراً بين اقتضاء تأميناً كافياً أو إسقاط أجل دينه ليستوفى حقه فوراً.

وقد ثارت صعوبة بخصوص فصل الراهن لأجزاء من الطائرة لا بغرض استبدالها أو تغييرها ولكن لسبب آخر كنقل ملكيتها للغير.

ومثار للصعوبة يكمن فى إمكانية تتبع الدائن المرتهن لتلك الأجـزاء المفصولة فى يد الغير حازه بالفعل. ونرى عدم إمكان تتبع الجـزء المنفصل فى يد الحائز الجديد حسن النية الذى يفترض عـدم علمـه بانفصال ذلك الجزء عن طائرة متقلة بحق رهن حيث يقتصر أثر قيد الرهن فى المادة ٣٧ من القانون ٢٦ لسنة ١٩٧٦ على الاحتجاج به على الغير بالنسبة للطائرة كوحدة واحدة دون إمكانية الاحتجاج على الغير بأجزاء منفصلة عنها. مع ذلك فإنه يصعب ثبوت حسـن نيـة الحائز بالنسبة لانتقال أى جزء رئيسى من طائرة حيث يغلب سـبق إطلاعه على وثائق معينة دالة بذاتها على انفصال هذا الجزء المزمع نقله من طائرة معينة متقلة برهن.

المبحث الثالث

رهن قطع غيار الطائرة

المقصود به وشروطه:

تحتاج الطائرات بشكل روتيني لإجراء عمليات إصلاح وإحلال وتجديد لبعض أجهزتها فتعمد شركات الطيران إلى الاحتفاظ بكميات كبيرة من قطع الغيار لهذه الأجهزة والمعدات لمواجهة متطلبات استغلال الطائرة بالشكل الاستثمارى الأمثل.

وقد بدأ الاهتمام الحقيقى برهن قطع غيار الطائرات فى التشريعات الوطنية عقب إبرام معاهدة جنيف الخاصة بالاعتراف الدولى بالحقوق على الطائرات بتاريخ ١٩ يونيو سنة ١٩٤٨ حيث قررت المادة (١٠) أنه «لو أن حقاً مما جاء ذكره فى المادة الأولى (ومن ضمن هذه الحقوق حق الرهن الرسمى على الطائرة) كان قد نشأ ضماناً لمداينة ثم قيد على طائرة قيداً صحيحاً، امتد وفقاً لقانون الدولة المتعاقدة التى سجلت فيها الطائرة إلى قطع الغيار المخزونة فى مكان أو عدة أماكن معينة وتعترف جميع الدول المتعاقدة بهذا الامتداد بشرط أن تبقى قطع الغيار المذكورة متحفظاً عليها فى تلك الأماكن المعينة وعلى أن ينشر عنها بطريق الإعلان فى نفس المكان ليحاط الغير علماً صحيحاً بطبيعة ونطاق الحق الذى يثقل هذه القطع وليبين السجل الذى قيده فيه مع بيان اسم وعنوان صاحبه».

وقطع غيار الطائرة لا تعد من ملحقاتها وإلا لما كان هناك ثمة ضرورة لأفراد أحكام خاصة برهنها فى اتفاقية جنيف أو فى القوانين الوطنية وكان يكفى فى هذا الصدد أحكام رهن الطائرة لموضوع الرهن.

ومناط اعتبار أى مال منقول يحتفظ به المستغل قطعة غيار هو قابليته لأن يكون بديلاً لغيره من أجزاء الطائرة وهو ما يغطى كل أجزاء الطائرة ومحركاتها ومراوحها وأجهزة اللاسلكى والآلات والمعدات وكل جزء من هذه العناصر المختلفة (م ١٠/٤ من معاهدة جنيف).

وقد تبنى المشرع المصرى فى المادة ٣٢ من قانون سنة ١٩٧٦ امتداد الرهن لقطع غيار الطائرة أو الطائرات محل الرهن غير أنه أورد لذلك بعض الشروط على النحو التالى:

أولاً – ألا تكون قطع الغيار هى وحدها موضوع الرهن:

والمقصود من ذلك هو أن تكون الطائرة هى محل الرهن بشكل أساسى وقطع الغيار بشكل تكميلى أو تبعى لرهن الطائرة، ومن ثم فإنه لا يجوز رهن المستغل لقطع الغيار دون سبق أو – على الأقل – تزامن رهن الطائرة ذاتها كموضوع أصيل للرهن.

ويستخلص ذلك من صدر المادة (٣٢) التى جاءت صياغتها كالآتى: «يجوز أن يتفق فى عقد الرهن على أن يشمل الرهن قطع الغيار ....».

والحكمة المستهدفة من شمول الرهن لقطع الغيار هى بداهة تشجيع الدائن المرتهن – وهو غالباً أحد البنوك – على منح ائتمانه للمستغل ضامناً لديونه ليس فقط بوجود الطائرة كمحل للرهن بل كذلك بوجود قطع الغيار مرتفعة القيمة.

ثانياً: ملكية الراهن لقطع الغيار:

ربط المشرع المصرى فى المادة (٣٢) بين رهن قطع الغيار وبين ملكية المدين مالك الطائرة لهذه القطع فنص على جواز مد الرهن ليشمل قطع الغيار « المملوكة لمالك الطائرة المرهونة» وهو ما يعنى بطلان رهن شخص آخر غير المدين مالك الطائرة لقطع الغيار ويبدو ذلك النص متناقضاً مع نص المادة (٣٤) التى تنص على جواز أن يكون الراهن هو المدين نفسه كما يجوز أن يكون شخصاً آخر يقدم رهناً لصالح المدين أى يجوز الرهن من كفيل المدين للطائرة ومن ثم كان ينبغى أن يمتد نص المادة (٣٢) ليشمل كفيل المدين الراهن إلى جانب المدين الراهن.

وينتقد جانب من الفقه هذا النص حيث من البديهى أن قطع الغيار منقولات مادية تخضع لقاعدة الحيازة فى المنقول سند الحائز ووجود قطع الغيار فى حيازة راهن الطائرة قرينة على اكتساب المدين ملكيتها ومن ثم فلم يكن هناك داع لضرورة إثبات ملكيته لها طبقاً لظاهرة نص المادة (٣٢) طالما وجدت فى مخازنه أو مستودعاته.

ثالثاً – ارتباط صنف قطع الغيار بالطائرة المرهونة:

جواز الاتفاق فى عقد الرهن على شمول الرهن لقطع الغيار المملوكة لمالك الطائرة قيده المشروع بأن تكون قطع الغيار محل الرهن متطابقة من حيث طرازها بطراز الطائرة المرهونة ذاتها. ويعتبر هذا الشرط متفرعاً من الشرط الأول الخاص بعدم جواز رهن قطع الغيار دون رهن الطائرة.

رابعاً – تعيين قطع الغيار المرهونة بعقد الرهن:

لكى يمتد عقد رهن الطائرة إلى قطع غيارها فإنه لابد من كتابة مفردات هذه القطع فى الرهن ذاته فى صورة قائمة موضحة لهذه المفردات لتعيينها وتحديدها تحديداً نافياً للجهالة. وحيث أن قطع الغيار من المثليات فقد راعى المشرع ذلك فى المادة (٣٢) المشار إليها فنص على جواز استبدلها بغيرها من نفس الطراز دون مساس بحق الدائن المرتهن.

وإمعاناً فى تعيين قطع الغيار التى يمتد إليها رهن الطائرة استلزم المشرع أن يدون بعقد الرهن المكان أو الأمكنة التى تخزن فيها.

خامسا – شهر الرهن:

اشترطت المادة (٣٢) أن يتم تعليق لافتات بكل مكان تخزن فيه قطع الغيار تتضمن ايضاحاً كافياً للغير عن الرهن الذى يثقلها – كذلك يجب أن يتم تحرير قائمة بمفردات هذه القطع وأماكن تخزينها

لإثباتها فى السجل المعد للطائرة (م ٣٨) وتدرج بيانات القيد واسم الدائن المرتهن فى اللافتات المشار إليها (م ٢/٣٢).

ويتضح من ذلك أن القانون المصرى لا يجوز فيه أن يتم شهر رهن قطع الغيار بمعزل عن هن الطائرة ذاتها أو بإجراءات مختلفة عنها وإنما يجرى الشهر وإجراءاته متلازماً مع شهر الطائرة فى سجل واحد.

الانتقادات الموجهة لرهن قطع الغيار:

يمكن أن يؤخذ على أحكام رهن قطع غيار الطائرات الواردة فى التشريع المصرى بعض الانتقادات المنطقية على النحو التالى:

١- من الناحية النظرية يدعم دخول قطع غيار الطائرات لوعاء الرهن قدرة المستغل على تمويل أسطوله الجوى ورحلاته لنقل الركاب والأمتعة والبضائع، مع ذلك فإن عدم حيازة الدائن المرتهن لهذه القطع وعدم سيطرته عليها فى الوقت الذى يتمتع فيه المدين الراهن بحيازة مادية لهذه القطع واستخدامها فى أى وقت يشاء مع استبدالها بنظائرها يضعف بشكل أكيد من ضمانات الدائن المرتهن ويدفعه – من الناحية العلمية – للإحجام عن إقراض شركات الطيران.

٢- لا يوجد أى جزاء حقيقى وارد بالمادة (٣٢) يمكن أن يقيد المدين الراهن بوقت محدد لإستعواض القطع التى تم سحبها من المخازن لاستخدامها فى الطائرة أو لغير هذا الغرض، والإشارة الوحيدة التى وردت بالمادة المشار إليها فـ

مساس بحق الدائن المرتهن» وهى إشارة غير كافية بالمرة لضمان حقوق الدائن.

٣- فى حالة تعدد الدائنين المرتهنين لم ترد أحكام خاصة فى القانون ٢٦ سنة ١٩٧٦ فى شأن حق الأولوية بتقدم كل دائن على غيره طبقاً لمرتبته. وما إذا كان دائنى الطائرة مقدمون على دائنى قطع غيارها أم العكس.

٤- افترض المشرع وقوع رهن الطائرة وقطع غيارها فى آن واحد بعقد واحد ولم يواجه حالة وقوع رهن قطع غيار الطائرة بعد رهنها أو طريقة تعديل البيانات المتعلقة برهن القطع المقيدة بسجل الطائرة وما إذا كان يتم ذلك من خلال قيد جديد أم بمجرد التأشير على القيد القديم.

الفصل الثانى

آثار الرهن

تقسيم:

يرتب رهن الطائرة آثاراً قانونية بين طرفى الرهن من جهة وبالنسبة للغير من جهة أخرى وهو ما نعالجه فى مطلبين على التوالى:

المبحث الأول

آثار الرهن بين المتعاقدين

لم يحتو القانون المصرى رقم ٢٦ لسنة ١٩٧٦ على أحكام كاملة فى هذا الشأن الأمر الذى يحتم اللجوء للقواعد العامة للرهن الرسمى فى القانون المدنى. وتقتضى الواعد العامة بجواز إدارة المدين الراهن للشئ المرهون وفى قبض ثماره وتأجيره و التصرف فيه بما لا يؤثر فى حق الدائن المرتهن. كذلك يلتزم الراهن بضمان سلامة الشئ المرهون.

بناء على ذلك يمكننا عرض آثار الرهن فى صورة التزامات وحقوق لأطراف عقد الرهن على النسق الآتى:

أولاً – حق الراهن فى استغلال الطائرة:

نصت المادة ٣٥ من قانون سنة ١٩٧٦ على أنه: «للراهن الحق فى استغلال الطائرة المرهونة بنفسه أو بتأجيرها للغير أو بأية طريقة أخرى من طرق الاستغلال.

على أن الإيجار الصادر من الراهن لا ينفذ في حق الدائن المرتهن إلا إذا كان ثابت التاريخ قبل تسجيل محضر الحجز على الطائرة، فإذا لم يكن الإيجار ثابت التاريخ على هذا الوجه، فلا يكون نافذاً في حق الدائن المرتهن إلا بحد أقصى قده ستة أشهر من تاريخ تسجيل محضر الحجز على الطائرة، وذلك إذا لم تعجل فيه الأجرة وأمكن اعتباره من أعمال الإدارة الحسنة».

ومن الواضح أن هذا النص خاصة فيما يتعلق بنفاذ الإيجار في حق الدائن المرتهن قد نقل بشكل منتقد من المادة (١٠٤٥) مدني حيث أن صياغة المادة (٣٥) تؤدي – بمفهوم المخالفة – إلى أن الطائرة المؤجرة من المدين الراهن إذا كان إيجارها ثابت التاريخ قبل تسجيل محضر الحجز على الطائرة ستمثل ضماناً متداعياً وباباً خلفياً لخداع الدائن المرتهن الذي لن يتصل بعلمه في الغالب تاريخ الإيجار وثبوته خصوصاً إذا عجلت الأجرة من المستأجر.

من ناحية أخرى يلاحظ أن اعتراف الدول طبقاً لمعاهدة جنيف سنة ١٩٤٨ بإيجار الطائرات لمدة ستة شهور أو أكثر وما يتفرع عن ذلك من حق استعمالها مشروط بقيد ذلك الإيجار في سجل الطائرات وهو ما ينزع عن أي إيجار للطائرات في مصر إمكانية الاعتراف الدولي به لعدم وجود نص ملزم في تشريعنا الوطني بقيد إيجار الطائرات في السجل العام.

ثانياً – التزام الراهن بسلامة الطائرة:

يستخلص هذا الالتزام من القواعد العامة المدنية خصوصاً أنه لم يرد نص فى التشريع المصرى يلزم الراهن بالمحافظة على الطائرة المرهونة. وبداية لا ينبغى أن يعتبر استعمال الراهن للطائرة استعمالاً عادياً خرقاً لالتزامه بضمان سلامتها. وبالعكس فإن أى عمل أو تقصير يكون من شأنه إنقاص قيمة الطائرة إنقاصاً كبيراً يعد إخلالاً بالتزام المدين الراهن فى هذا الشأن كتعريضها للقصف فى إحدى بؤر التوتر الدولية أو عدم الاكتراث بملاءمة الوزن الذى ستحمله لطاقتها الاستيعابية أو حمل بضائع قابلة للاشتعال أو الانفجار أو المخالفة غير المبررة لخطة الطيران أو عدم الانصياع لتعليمات رجال المراقبة الجوية أو عدم تحقق قائد الطائرة أو طاقمها من خطورة بعض الركاب على السلامة المادية للطائرة أو عدم إجراء إصلاحات ضرورية أو عدم تجديد شهادة الصلاحية... الخ.

وللدائن فى الحالات الملجئة اتخاذ ما يمكنه من الوسائل اللازمة للحفاظ على الطائرة وأن يرجع على المدين الراهن بما أنفقه كما يمكنه اللجوء للقضاء لوقف الأعمال التى تعرض الطائرة للهلاك أو التلف أو تنقص من قيمتها (م ١٠٤٨/٣).

وإذا تسبب خطأ الراهن فى هلاك الطائرة أو تلفها كان الدائن المرتهن مخيراً بين إسقاط أجل دينه واستيفاء حقه على الفور أو تقاضى تأمين آخر كافى (م ١٠٤٨/١).

ثالثاً – بطلان تملك الدائن للطائرة عند حلول أجل دينه:

قضت المادة ٣٦ من قانون سنة ١٩٧٦ ببطلان كل اتفاق يجعل للدائن المرتهن الحق عند عدم استيفاء الدين وقت حلول أجله في أن يمتلك الطائرة المرهونة في نظير ثمن معلوم أيا كان، أو في أن يبيعها دون مراعاة للإجراءات التي فرضها هذا القانون و كان هذا الاتفاق قد أبرم بعد الرهن.

ويأتي نص المادة ٣٦ المشار إليها مطابقاً حرفياً للفقرة الأولى من نص المادة ١٠٥٢ مدني إلا أن المشرع الجوي قد أغفل النص على الفقرة الثانية من المادة ١٠٥٢ والتي يجيز فيها المشرع المدني ما أبطله في الفقرة الأولى حيث تقرر تلك الفقرة: «ولكن يجوز بعد حلول الدين أو قسط منه الاتفاق على أن ينزل المدين لدائنه عن العقار المرهون وفاء لدينه».

ويميل الفقه في مصر وفي فرنسا إلى تطبيق الفقرة الثانية من المادة (١٠٥٢) بإجازة الاتفاق على تملك الدائن للطائرة بعد حلول الدين أو قسط منه لما لذلك من إعمال لسلطان إرادة أطراف عقد الرهن ناهيك عن تسهيل ذلك الاتفاق لإجراءات التنفيذ المعقدة على الطائرة وما يحمله من تدعيم لائتمان الدائن المرتهن في استيفاء دينه.

المبحث الثانى

آثار الرهن بالنسبة للغير

نصت المادة (٤١) من قانون ٢٦ لسنة ١٩٧٦ على أنه: «للدائنين المرتهنين لطائرة أو حصة فيها أن يتتبعوها فى أى يد كانت، ولهم أن يستوفوا حقوقهم قبل الدائنين العاديين بحسب مرتبة كل منهم ولو كانوا قد أجروا القيد فى يوم واحد».

وتناظر هذه المادة ما نص عليه المشرع المدنى فى المواد من (١٠٥٦) (١٠٨١) بالنسبة لحق الدائن المرتهن فى التقدم على غيره وتتبع المال موضوع الرهن.

أولاً – حق التقدم:

يستفيد الدائن المرتهن من حقه فى التقدم على غيره فى استيفاء حقه من ثمن الطائرة المرهونة أو أجزائها وملحقاتها أو قطع غيارها فى حالة مزاحمة الغير له سواء من الدائنين العاديين أو من الدائنين المرتهنين الآخرين.

بالنسبة للدائنين العاديين فالمادة ١٠٥٦ مدنى تضع القاعدة العامة فى تقدم الدائن المرتهن فى الحصول على حقه قبل الدائنين العاديين وهو ما كررته صراحة المادة (٤١) قانون سنة ١٩٧٦ كذلك، أما إذا كان المزاحمين دائنين مرتهنين آخرين فإن المادة ٤١ – المشار إليها – تقضى بتقدم الدائن المرتهن الأسبق فى قيد حقه ولو كانت القيود قد تمت فى يوم واحد.

والقاعدة أنه فى حالات هلاك موضوع الرهن (الطائرة أو أجزائها وملحقاتها أو قطع الغيار) أو تلفه لأى سبب كان ينتقل الرهن بمرتبته إلى الحق الذى يترتب على ذلك كالتعويض أو مبلغ التأمين أو الثمن الذى يقرر مقابل نزع ملكيته للمنفعة العامة (١٠٤٩ مدنى). وانتقال حق الدائن المرتهن عند هلاك موضوع الرهن إلى التعويض أو التأمين يستند فيه لفكرة الحلول العينى إذا كان حق الدائن غير مستحق الأداء فى حين انتقال هذا الحق من المال موضوع الرهن إلى هذه الأموال الأخرى هو المقتضى الطبيعى للتأمين العينى ذاته.

وقد جاء نص المادة ٣١ من قانون سنة ١٩٧٦ بحكم غريب اشترط فيه لانتقال الرهن بمرتبته فى حالة هلاك الطائرة إلى التعويض أو مبلغ التأمين أن يتفق فى عقد الرهن على ذلك سلفاً قبل وقوع الهلاك.

الامتيازات الجوية المتقدمة على الرهن:

نص المشرع المصرى فى المادة (٤٩) صراحة على أسبقية بعض حقوق الامتياز على الرهون المقررة على الطائرة وهى:

١- المصروفات التى أنفقت لمصلحة جميع الدائنين فى التنفيذ على الطائرة وبيعها وتوزيع ثمنها.

٢- الديون المتعلقة بالمكافآت المستحقة عن إنقاذ الطائرة والمصاريف غير العادية اللازمة للمحافظة عليها.

٣- التعويضات المستحقة عن الأضرار التي تلحقها الطائرة بالغير على سطح الأرض، سواء كان الضرر ناتجاً من الطائرة ذاتها أو من سقوط شخص أو شئ منها ما لم يكن مالك الطائرة أو مستغلها قد قام بالتأمين عن هذه الأضرار لصالح المضرورين تأميناً يغطي قيمة التعويضات المستحقة في هذه الحالة أو نسبة عشرين في المائة من قيمة الطائرة وهي جديدة أو أي القيمتين أقل.

٤- الديون التي استحقت في آخر رحلة قامت بها الطائرة أو أوشكت على القيام بها قبل بيعها جبرياً طبقاً لأحكام الفصل الثاني من الباب الأول من هذا القانون وذلك نتيجة إصلاحها أو صيانتها أو استقبالها أو ترحيلها أو تزويدها بما يلزمه من وقود أو زيوت أو ما يلزم ركابها أو طاقمها من مواد غذائية أو استهلاكية.

ثانياً – حق التتبع:

ذكر المشرع الطائرة المرهونة أو الحصة الشائعة فيها كموضوع لتتبع الدائن المرتهن في أي يد تكون. غير أن المسلم به أن حق التتبع يتضمن محال الرهن السابق الإشارة إليها إلى جانب الطائرة وهي أجزائها وملحقاتها وقطع غيارها.

ويصطدم حق الدائن المرتهن في التتبع بحق الحائز، وهو طبقاً للمادة ٢/١٠٦٠ مدني الشخص الذي انتقلت إليه بأي سبب من الأسباب ملكية الطائرة أو أي حق عيني آخر عليها دون أن يكون مسئولاً مسئولية شخصية عن الدين المضمون بالرهن شريطة أن

يكون قد اكتسب هذا الحق بعد شهر المرتهن لقيد رهنه وقبل تسجيل محضر الحجز على الطائرة.

دفع الحائز بالتطهير:

ويجوز لحائز الطائرة أن يدفع بمقتضى المادة ٤٤ بتطهيرها لتجنب تنفيذ الدائن المرتهن عليها وقبل بدء الدائن باتخاذ إجراءات الحجز أو خلال الخمسة عشر يوماً التالية للتنبيه عليه رسمياً بالوفاء بالدين. ويجب على الحائز بعد ذلك أن يعلن جميع الدائنين المقيدة حقوقهم على الطائرة في مواطنهم المختارة المبينة في القيد باستعداده للوفاء بديونهم في حدود القدر الذي تقوم به الطائرة (م٤٥). وإذا لم تتخذ إجراءات بيع الطائرة المرهونة من الدائنين فإن الطائرة تتطهر من كافة الرهون والحقوق المقيدة عليها والحقوق الممتازة غير المقيدة إذا قام الحائز بإيداع المبلغ الذي قيمت به الطائرة وذلك خلال ثلاثين يوماً من تاريخ الإعلان الموجه للدائنين (م٤٧).

قانون رقم ٢٦ لسنة ١٩٧٦
بشأن بعض الأحكام الخاصة بالطائرات

باسم الشعب

رئيس الجمهورية

قرر مجلس الشعب القانون الآتى نصه، وقد أصدرناه:

الباب الأول
فى حجز الطائرات وبيعها جبرياً

مادة ١ – تسرى أحكام هذا الباب على الطائرات المسجلة فى مصر، أما الطائرات غير المسجلة فيها والتى تخضع للاتفاقيات الدولية التى تكون مصر طرفاً فيها فتسرى عليها هذه الاتفاقيات فى الحدود والأوضاع وطبقاً للإجراءات المقررة فيها، وتسرى أحكام قانون المرافعات على ماعدا ذلك من الطائرات.

الفصل الأول
فى الحجز التحفظى

مادة ٢ – فيما عدا الإجراءات التحفظية الخاصة بالإفلاس أو التى تتخذها السلطات المختصة لدى مخالفة قواعد وأنظمة الطيران أو الجمارك أو الأمن العام أو للقوانين الجنائية لا يجوز توقيع الحجز التحفظى على:

(أ) الطائرات المخصصة لخدمة الدولة بما فيها خدمة البريد

-ب الطائرات المخصصة لأغراض التجارية.

(ب) الطائرات المخصصة للاستخدام على الخطوط الجوية المنتظمة وكذلك الطائرات الاحتياطية لها.

(جـ) أى طائرة مخصصة لنقل الأشخاص أو الأموال بمقابل متى كانت على وشك الرحيل لهذا النقل، فيما عدا الأحوال التى يتعلق فيها الأمر بدين تم التعاقد عليه بشأن الرحلة التى يكون الطائرة على وشك القيام بها أو بمديونية نشأت خلال هذه الرحلة.

مادة ٣ - يعد فى حكم الحجز التحفظى فى تطبيق المادة السابقة الحق فى الحبس الذى يخوله القانون للدائن فى أن يحوز الطائرة بغير رضا مالكها أو مستغلها.

ولا تسرى أحكام المادة السابقة على الحجز التحفظى الذى يوقعه مالك الطائرة أو مستغلها الذى فقد حيازة طائراته بفعل غير مشروع.

مادة ٤ - لمالك الطائرة أو مستغلها فى الأحوال التى يجوز فيها توقيع الحجز التحفظى عليها أن يتوقى الحجز أو أن يطلب من قاضى التنفيذ بالمحكمة الجزئية التى وقع الحجز فى دائرتها، رفع الحجز وذلك إذا قدم كفالة كافية.

وتكون الكفالة كافية إذا غطت مقدار الدين والمصاريف أو الطائرة إن كانت أقل من مقدار الدين والمصاريف - وخصصت للوفاء بدين الحاجز.

ويفصل القاضى فى طلب رفع الحجز على وجه السرعة.

مادة ٥ - يتبع فى شأن الحجز التحفظى على الطائرات أحكام المواد ٨ و ٩ و ١٠ و ١١ و ١٢ من هذا القانون فيما عدا الاستناد فى طلب الحجز إلى سند تنفيذى أو تقديم هذا السند أو الإشارة إليه فى إجراءات توقيع الحجز.

مادة ٦ - إذا حكم ببطلان الحجز التحفظى أو إلغائه لمخالفته لأحكام هذا القانون فللمحكمة أن تحكم على الحاجز بغرامة لا تجاوز مائتى جنيه تؤدى لمالك الطائرة أو مستغلها بحسب الأحوال فضلاً عن الحكم بناء على طلب المالك أو المستغل بتعويضه عما لحقه من أضرار بسبب الحجز.

الفصل الثانى

فى الحجز التنفيذى والبيع الجبرى

مادة ٧ - لا يجوز توقيع الحجز التنفيذى على الطائرات التى لا يجوز توقيع التحفظى عليها طبقاً لأحكام هذا القانون إلا فى الحالتين الآتيتين:

(أ) إذا كان الحجز لاستيفاء دين مضمون برهن أو حق امتياز على الطائرة المطلوب توقيع الحجز عليها.

(ب) إذا كان الدائن طالب الحجز قد قام بتجريد المدين مالك الطائرة من أمواله الأخرى ولم تف هذه الأموال بدينه

والمصاريف، أو إذا قدم الدليل على أن الأموال الأخرى للمدين مالك الطائرة قد استغرقتها حجوز تحفظية أو تنفيذية أخرى أو أن هذا المدين ليس له أموال أخرى – غير الطائرة – تفى بدين طالب الحجز والمصاريف.

مادة ٨ – لا يوقع الحجز على الطائرة إلا بعد الحصول على أمر من قاضى التنفيذ بالمحكمة التى يقع فى دائرتها موطن المدين مالك الطائرة المطلوب الحجز عليها. ويطلب هذا الأمر بعريضة مسهبة ويجب أن تشتمل هذه العريضة على البيانات الآتية:

(١) اسم الدائن طالب الحجز ولقبه ومهنته أو وظيفته وجنسيته وموطنه واسم من يمثله – إن وجد – ولقبه ومهنته أو وظيفته وجنسيته وموطنه.

(٢) اسم المدين مالك الطائرة المطلوب الحجز عليها ولقبه ومهنته أو وظيفته وجنسيته وموطنه.

(٣) بيان السند التنفيذى الذى يستند إليه طالب الحجز وتاريخ إعلانه للمدين مشتملاً على تكليفه بالوفاء.

(٤) مقدار الدين المطلوب الوفاء به.

(٥) بيان طراز الطائرة المطلوب الحجز عليها والبيانات الخاصة بتسجيلها فى سجل الطائرات.

وترفق بالعريضة شهادة رسمية من سجل الطائرة باسم مالكها، وإذا كان الحجز عليها، ويجب أن تتضمن الشهادة البيانات الخاصة بهذا الرهن أو الامتياز.

كما ترفق بالعريضة أيضاً جميع المستندات الأخرى المؤيدة للبيانات الواردة بها.

وللقاضي قبل إصداره أمره بتوقيع الحجز أو برفضه، أن يجرى تحقيقاً مختصراً إذا رأى موجباً لذلك، ويجب عليه أن يفصل في العريضة خلال ثلاثة أيام على الأكثر من تاريخ تقديمها.

مادة ٩ - يتم الحجز على الطائرة بموجب محضر يحرر في المكان الذي توجد به الطائرة التي صدر الأمر بالحجز عليها. ويجب أن يشمل المحضر فضلاً عن البيانات الواجب ذكرها في أوراق المحضرين على ما يأتي:

(١) بيان أمر قاضي التنفيذ بتوقيع الحجز على الطائرة.

(٢) بيان السند التنفيذي الذي يتم الحجز استناداً إليه.

(٣) مقدار الدين المطلوب الوفاء به.

(٤) الموطن المختار الذي اتخذه الحاجز في البلدة التي بها مقر المحكمة الجزئية الواقع في دائرتها المطار الذي توجد به الطائرة المطلوب الحجز عليها.

(٥) مكان الحجز وما قام به المحضر من إجراءات وما لقيه من عقبات أثناء الحجز وما اتخذه في شأنها.

(٦) وصف تفصيلى للطائرة المحجوز عليها يشمل على الأخص البيانات الخاصة بتسجيلها فى سجل الطائرات وطرازها ووصف محركاتها وأجهزتها ومعداتها الرئيسية ومحتوياتها من أثاث وأدوات وغير ذلك من البيانات التى تفيد فى تعيين حالتها وقت الحجز.

ويجب أن يجرى توقيع الحجز فى حور مدير المطار الذى يجرى الحجز فيه، أو مندوب عنه، وعلى المحضر أن يرجع إليه فى كافة الشئون الفنية المتصلة بالطائرة.

ويوقع على محضر الحجز كل من المحضر ومدير المطار أو مندوبه. كما يوقع عليه أيضاً المدين مالك الطائرة أو من مندوب عنه قانوناً إذا كان حاضراً وقت توقيع الحجز، وإلا وجب على المحضر إعلانه بمحضر الحجز والأمر الصادر من القاضى بتوقيع الحجز وذلك خلال ثمانية أيام على الأكثر من تاريخ تحرير محضر الحجز.

مادة ١٠ - تصبح الطائرة محجوزة بمجرد تحرير محضر الحجز ولا يجوز التصريح لها بالإقلاع من المطار ما لم يصدر بذلك أمر من قاضى التنفيذ بالمحكمة الجزئية التى يقع فى دائرتها المطار الذى توجد به الطائرة المحجوزة بناء على عريضة يقدمها مالك الطائرة أو مستغلها أو من ينوب عن أى منهما قانوناً وذلك بعد تقدم كفالة كافية.

مادة ١١ - على المحضر أن يعين حارساً على الطائرة المحجوز، ويختار هو هذا الحارس إذا لم يأت الحاجز أو المدين

مالك الطائرة أو مستغلها بشخص مقتدر. ويجب تعيين مالك الطائرة أو مستغلها حارساً إذا طلب أيهما ذلك، إلا إذا خيف التبديد لأسباب معقولة تذكر فى محضر الحجز.

ولا يجوز أن يكون الحارس ممن يعملون فى خدمة الحاجز أو المحضر ولا أن يكون زوجاً أو قريباً أو صهراً لأيهما إلى الدرجة الرابعة.

مادة ١٢ – على الحاجز تسجيل حجزه فى سجل الطائرات خلال ثمانية أيام من توقيع الحجز وإلا اعتبر الحجز كأن لم يكن.

ولا ينفذ فى حق الحاجز ولو كان دائناً عادياً – أو فى حق من حكم بإيقاع البيع له، ما يتم بعد تسجيل الحجز من تصرفات فى الطائرة أو ترتيب أى حق عليها.

مادة ١٣ – على الحاجز خلال ثلاثين يوماً من تاريخ تحرير محضر الحجز إيداع قلم كتاب المحكمة الجزئية التى يقع فى دائرتها المطار الذى توجد به الطائرة المحجوزة قائمة بشروط البيع وإلا اعتبر الحجز كأن لم يكن.

ويجب أن تشتمل تلك القائمة على ما يأتى:

(١) بيان أمر قاضى التنفيذ بتوقيع الحجز.

(٢) بيان السند التنفيذى الذى تم الحجز استناداً إليه.

(٣) تاريخ توقيع الحجز ورقمه وتاريخ تسجيله.

(٤) وصف تفصيلى للطائرة المحجوزة يشمل على الأخص بيانات تسجيلها فى سجل الطائرات وطرازها ووصف محركاتها وأجهزتها ومعداتها الرئيسية ومحتوياتها من أثاث وأدوات وغير ذلك من البيانات التى تفيد فى تعيين حالتها.

ويحدد فى محضر الإيداع تاريخ جلسة الاعتراضات وتاريخ جلسة البيع أمام قاضى التنفيذ بالمحكمة على أن تكون جلسة الاعتراضات أو جلسة تحل بعد انقضاء ثلاثين يوماً من إيداع القائمة وبشرط ألا تقل المدة بين هذه الجلسة وجلسة البيع عن ستين يوماً. فإذا لم تبد اعتراضات اعتبر تحديد أولى تحديد أول هاتين الجلستين كأن لم يكن ويتم السير فى إجراءات الإعلان عن البيع.

مادة ١٤ - يجب أن ترفق بقائمة شروط البيع المستندات الآتية:

(١) أمر قاضى التنفيذ بتوقيع الحجز.

(٢) السند التنفيذى الذى تم الحجز استناداً إليه.

(٣) محضر الحجز.

(٤) مستخرج من واقع سجل الطائرة بكافة التسجيلات والقيود الخاصة بالطائرات المحجوزة وذلك عن عشرة سنوات سابقة على تسجيل محضر الحجز.

مادة ١٥ - على الحاجز أن يقوم خلال الثمانية الأيام التالية لإيداع قائمة شروط البيع بإعلان هذا الإيداع إلى كل من

المدين مالك الطائرة ومستغلها والدائنين أصحاب الحقوق المقيدة على الطائرة قبل تسجيل محضر الحجز ويتم إعلان كل من هؤلاء الدائنين فى موطنه المعين فى القيد.

ويجب أن يشتمل هذا الإعلان على البيانات الآتية:

(١) تاريخ إيداع قائمة شروط البيع.

(٢) البيانات الخاصة بتسجيل الطائرة المحجوزة فى سجل الطائرات.

(٣) بيان الثمن الأساسى.

(٤) تاريخ جلسة الاعتراضات وتاريخ جلسة البيع.

(٥) إنذار المعلن إليه بالإطلاع على القائمة وبالتقرير بما قد يكون لديه من اعتراضات فى قلم كتاب محكمة التنفيذ قبل جلسة الاعتراضات بثلاثة أيام على الأقل وإلا سقط حقه فى ذلك.

مادة ١٦ - على الحاجز أن يقوم قبل التاريخ المحدد لجلسة الاعتراضات بثلاثة أيام على الأقل بالتأشير بالإعلان المشار إليه فى المادة السابقة على هامش تسجيل محضر الحجز ويصبح الدائنون الذين تم إعلانهم وفقاً للمادة السابقة طرفاً فى الإجراءات من تاريخ هذا التأشير، ولا يجوز بعد ذلك شطب التسجيلات إ

التأشير المتعلقة بالإجراءات إلا برضاء هؤلاء الدائنون جميعاً أو بمقتضى أحكام نهائية عليهم.

مادة ١٧ - يقوم قلم كتاب محكمة التنفيذ قبل جلسة البيع بثلاثين يوماً على الأقل بالإعلان عن إيداع قائمة شروط البيع وعن جلسة البيع بالتعليق فى اللوحة المعدة للإعلانات بالمحكمة وباللصق فى مكان ظاهر بالمطار الذى توجد به الطائرة المحجوزة.

وعلى الحاجز فى خلال نفس الميعاد أن يعلن عن إيداع القائمة وجلسة البيع بالنشر مرة على الأقل فى صحيفتين يوميتين تصدر فى القاهرة - ويعتبر هذا النشر أيضاً بمثابة الإعلان لأصحاب حقوق الامتياز التى لم تقيد على الطائرة.

ويودع محضر التعليق واللصق ونسخة من الصحيفة التى تم الإعلان فيها ملف التنفيذ خلال الثمانية الأيام التالية لحدوث أى منها على الأكثر.

ولكل شخص أن يطلع على قائمة شروط البيع فى قلم الكتاب.

مادة ١٨ - لكل صاحب مصلحة أن يستصدر إذناً من قاضى التنفيذ بنشر إعلانات أخرى عن البيع فى الصحف أو غيرها من وسائل الإعلام سواء فى مصر أو فى الخارج. ولا

يترتب على طلب زيادة النشر تأجيل البيع كما لا يجوز العلم من الأمر الصادر به.

وفى حالة صدور الإذن بزيادة النشر فعلى طالب الزيادة أن يتحمل نفقاته وأن يقدم بياناً عنها مؤيداً بالمستندات إلى قاضى التنفيذ قبل جلسة البيع بثلاثة أيام على الأقل لاعتمادها ضمن مصاريف إجراءات التنفيذ.

مادة ١٩ – يقدر القاضى التنفيذ مصاريف إجراءات التنفيذ بما فيها مقابل أتعاب المحاماة ويعلن هذا التقدير فى جلسة البيع قبل المزايدة ويذكر فى حكم إيقاع البيع.

ولا يجوز المطالبة بأكثر مما ورد فى أمر تقدير المصاريف ولا يصح على أية صورة اشتراط ما يخالف ذلك.

مادة ٢٠ – يتولى قاضى التنفيذ فى اليوم المعين للبيع إجراء المزايدة بناء على طلب من الدائن الحاجز أو المدين مالك الطائرة أو أى دائن أصبح طرفاً فى الإجراءات طبقاً للمادة ١٦ وذلك بعد التحقق من تمام إعلانهم بإيداع قائمة شروط البيع وتاريخ الجلسة المحددة للبيع. وتمام إجراءات الإعلان والنشر طبقاً للمادة ١٧.

ولا يجوز إجراء المزايدة بدون طلب أحد من هؤلاء.

ويعين القاضى قبل بدء المزايدة مقادير التدرج فى العروض مراعياً فى ذلك مقدار الثمن الأساسى.

مادة ٢١ – تبدأ المزايدة فى جلسة البيع بمناداة المحضر على الثمن الأساسى والمصاريف فإذا لم يتقدم مشترٍ فى جلسة البيع يحكم القاضى بتأجيل البيع مع خفض عشر الثمن الأساسى مرة بعد مرة كلما اقتضت أجاز ذلك.

كما يجوز للقاضى تأجيل المزايدة بذات الثمن الأساسى بناء على طلب كل ذى مصلحة إذا كان للتأجيل أسباب قوية.

وكل حكم يصدر بتأجيل البيع يجب أن يشتمل على تحديد جلسة لإجرائه فى تاريخ يقع بعد ستين يوماً على الأكثر ولا يجوز الطعن فى هذا الحكم بأى طريق وإذا صدر الحكم بتأجيل البيع وجب إعادة الإعلان طبقاً للمادة (١٧).

مادة ٢٢ – إذا تقدم مشترٍ أو أكثر فى جلسة البيع يعتمد القاضى العطاء فى الجلسة فوراً لمن تقدم بأكبر عرض. ويعتبر العرض الذى لا يزاد عليه خلال ثلاث دقائق منهياً للمزايدة.

ويحكم القاضى بإيقاع البيع على صاحب العطاء الذى اعتمده إذا أودع حال انعقاد الجلسة كامل الثمن الذى اعتمده والمصاريف.

مادة ٢٣ – إذا لم يودع صاحب العطاء الذى اعتمد، كامل الثمن، أعيدت المزايدة على ذمته فى ذات الجلسة إلا إذا أودع خمس هذا الثمن على الأقل أو قدم كفالة مصرفية تغطى نصفه على الأقل، وعند ذلك يؤجل القاضى البيع لجلسة تالية فى خلال ثلاثين يوماً على الأكثر يحكم فيها بإيقاع البيع إذا أودع صاحب العطاء المعتمد كامل الثمن والمصاريف إلا إذا تقدم فى هذه الجلسة من يقبل الشراء مع زيادة العشر مصحوباً بكامل الثمن المزاد، فتعاد المزايدة فى ذات الجلسة على أساس هذا الثمن.

فإذا لم يتقدم أحد للزيادة بالعشر ولم يقم المزايد أولاً بإيداع الثمن كاملاً وجب إعادة المزايدة فوراً على ذمته ولا يعتد فى هذه الجلسة بأى عطاء غير مصحوب بكامل قيمته.

مادة ٢٤ – يلزم المزايد المتخلف ما ينقص من الثمن والفوائد ولا يكون له حق فى الزيادة بل يستحقها المدين. ويتضمن الحكم بإيقاع البيع إلزامه بفرق الثمن إن وجد.

مادة ٢٥ – إذا كان من يحكم بإيقاع البيع عليه دائناً لمالك الطائرة وكان مقدار دينه ومرتبته يبرران إعفاءه من ايداع الثمن كله أو جزء منه أعفاه القاضى.

مادة ٢٦ – يصدر حكم ايقاع البيع بديباجة الأحكام ويشتمل على بيان الشروط كما وردت فى القائمة وبيان الإجراءات

التى اتبعت، كما يشتمل منطوقه على الأمر بتسليم الطائرة لمن حكم بإيقاع البيع عليه.

ويجب إيداع نسخة الحكم الأصلية ملف التنفيذ في اليوم التالى لصدوره.

ولا يجوز استئناف هذا الحكم إلا لعيب فى إجراءات المزايدة أو فى شكل الحكم أو لصدوره بعد رفض طلب وقف الإجراءات فى الحالة المنصوص عليها فى المادة ٤٣ ويرفع الاستئناف بالأوضاع المعتادة خلال الخمسة الأيام التالية لصدور الحكم.

مادة ٢٧ - يترتب على تسجيل حكم إيقاع البيع تطهير الطائرة المبيعة من كافة الرهون وحقوق الامتياز التى أعلن أصحابها بإيداع قائمة شروط البيع وبتاريخ جلسته وتنتقل حقوقهم بحسب تدرج مراتبها إلى الثمن.

الباب الثانى

الرهن الرسمى للطائرات والحقوق الممتازة عليها

الفصل الأول

فى الرهن الرسمى

مادة ٢٨ – يجوز رهن الطائرة رهناً رسمياً. ويجوز أن يرد الرهن على الطائرة كلها أو حصة شائعة فيها.

وينعقد الرهن الرسمى على الطائرة بورقة رسمية تحرر أمام الجهة الإدارية المختصة بتسجيل الطائرات.

مادة ٢٩ – يجوز أن يترتب الرهن بعقد واحد على كل أو بعض من أسطول جوى لنفس المالك بشرط أن يتضمن العقد فى هذه الحالة بياناً مفصلاً بالطائرات التى يتكون منها هذا الأسطول والتى يقبلها الرهن.

مادة ٣٠ – الرهن المقرر على الطائرة يشمل هيكلها وسائر أجزائها بما فى ذلك محركاتها وما هو مركب عليها من أجهزة ومعدات ولو انفصلت عنها.

وينتقل الرهن المقرر على الطائرات إلى حطامها فى حالة هلاكها.

مادة ٣١ – لا يسرى الرهن المقرر على الطائرة على ما تغله من إيرادات أو على ما يمنح لمالكها من مساعدات أو ما

يحصل عليه بسببها من مكافآت أو تعويضات أو أية مبالغ أخرى.

ومع ذلك يجوز أن يتفق فى عقد الرهن على أنه إذا هلكت الطائرة انتقل الرهن بمرتبته إلى الحق الذى يترتب لمالكها على ذلك كالتعويض أو مبلغ التأمين.

مادة ٣٢ – يجوز أن يتفق فى عقد الرهن على أن يشمل الرهن قطع الغيار المملوكة لمالك الطائرات المرهونة والخاصة بطراز هذه الطائرة بشرط أن يتضمن العقد قائمة بيان مفردات هذه القطع وأن يحدد فى العقد أيضاً المكان أو الأمكنة التى تخزن فيها، ويجوز أن تستبدل بهذه القطع قطعة أخرى مماثلة دون مساس بحق الدائن المرتهن.

ويتعين كلما شمل الرهن قطع الغيار، أو توضع بالمكان أو الأمكنة التى تخزن فيها تلك القطع لافتات تتضمن إيضاحاً كافياً للغير عن الرهن المترتب عليها، بما فى ذلك البيانات الخاصة بقيد الرهن فى السجل المعد لذلك واسم الدائن المرتهن.

ويقصد بعبارة قطع الغيار فى تطبيق أحكام هذه المادة، الأشياء المكونة لهيكل الطائرة أو لأى جزء من أجزائها بما فى ذلك محركاتها وما هو مركب عليها أو موجود فيها من أثاث وأدوات، ومعدات وأجهزة وآلات

وبوجه عام جميع الأشياء التي يحتفظ بها لعرض استبدالها بغيرها من الأجزاء التي تتكون منها الطائرة.

مادة ٣٣ – يجوز أن يترتب الرهن ضماناً لدين معلق على شرط أو دين مستقبل أو دين احتمالي كما يجوز أن يترتب ضماناً لاعتماد مفتوح أو لفتح حساب جار على أن يتحدد في عقد الرهن مبلغ الدين المضمون أو الحد الأقصى الذي ينتهي إليه هذا الدين.

ولا يجوز أن يزيد سعر الفائدة في عقد القرض المضمون برهن الطائرة على إثنى عشر في المائة.

مادة ٣٤ – يجوز أن يكون الراهن هو المدين نفسه، كما يجوز أن يكون شخصاً آخر يقدم رهناً لصالح المدين، وفي كلتا الحالتين يجب أن يكون الراهن مالكاً للطائرة المرهونة وأهلاً للتصرف فيها.

على انه إذا كان الراهن غير المدين كان له على جانب تمسكه بأوجه الدفع الخاصة به أن يتمسك بما للمدين التمسك به من أوجه الدفع المتعلقة بالدين، ويبقى له هذا الحق ولو نزل عنه المدين.

مادة ٣٥ – للراهن الحق في استغلال الطائرة المرهونة بنفسه أو بتأخيرها للغير أو بأية طريقة أخرى من طرق الاستغلال.

على أن الإيجار الصادر من الراهن لا ينفذ فى حق الدائن المرتهن إلا إذا كان ثابت التاريخ قبل تسجيل محضر الحجز على الطائرة، فإذا لم يكن الإيجار ثابت التاريخ على هذا الوجه، فلا يكون نافذاً فى حق الدائن المرتهن إلا بحد أقصى قدره ستة أشهر من تاريخ تسجيل محضر الحجز على الطائرة، وذلك إذا لم تعجل فيه الأجرة وأمكن اعتباره من أعمال الإدارة الحسنة.

مادة ٣٦ – يقع باطلاً كل اتفاق يجعل للدائن المرتهن عند استيفاء الدين وقت حلول أجله فى أن يمتلك الطائرة المرهونة فى نظير ثمن معلوم أيا كان، أو فى أن يبيعها دون مراعاة للإجراءات التى فرضها هذا القانون، ولو كان هذا الاتفاق قد أبرم بعد الرهن.

مادة ٣٧ – لا يكون الرهن نافذاً فى حق الغير إلا إذا قيد الرهن قبل أن يكسب هذا الغير حقاً عينياً على الطائرة.

ويترتب على قيد الرهن أن يدخل فى التوزيع مع أصل الدين وفى ذات مرتبة الرهن فوائد السنتين السابقتين على تاريخ تسجيل محضر الحجز، والفوائد التى تستحق من هذا التاريخ إلى يوم الحكم بإيقاع البيع.

مادة ٣٨ – يجب قيد الرهن فى سجل الطائرات. وإذا اشتمل عقد الرهن على رهن أكثر من طائرة وجب قيد الرهن

بالنسبة إلى كل طائرة من الطائرات المرهونة على حدة.

وإذا نص فى عقد الرهن على امتداده إلى قطع الغيار، وجب أن يشمل قيد هذا الرهن قائمة ببيان مفردات هذه القطع والمكان أو الأمكنة المخزنة فيها.

مادة ٣٩ – يسقط قيد الرهن إذا لم حدد خلال عشر سنوات من تاريخ إجرائه. على أن للدائن إذا سقط القيد أن يجرى قيد إن أمكن ذلك قانوناً تكون مرتبته من وقت إجرائه.

وكل تجديد للقيد لا يكون له أثر إلا لمدة عشر سنوات من التاريخ الذى أجرى فيه.

ولا يجوز محو القيد أو تعديله إلا بمقتضى حكم نهائى أو برضاء الدائن الثابت فى ورقة رسمية أو مصدق على توقيعه فيها.

مادة ٤٠ – مصروفات القيد وتجديده وتعديله ومحوه على الراهن ما لم يتفق على غير ذلك.

مادة ٤١ – للدائنين المرتهنين لطائرة أو حصة فيها أن يتتبعوها فى أى يد كانت، ولهم أن يستوفوا حقوقهم قبل الدائنين العاديين مرتبة كل منهم ولو كانوا قد أجروا القيد فى يوم واحد.

وتحتسب مرتبة الرهن من وقت قيده، ولو كان الدين المضمون للرهن معلقاً على شرط أو كان دين مستقبلاً أو احتمالياً.

مادة ٤٢ – للدائن المرتهن، بعد التنبيه على المدين بالوفاء أن ينفذ بحقه على الطائرة المرهونة ويطلب بيعها وفقاً للأوضاع والإجراءات المقررة فى الفصل الثانى من الباب الأول من هذا القانون.

فإذا كان الراهن شخصاً آخر غير المدين جاز له أن يتفادى أى إجراء موجه إليه بتطهير الطائرة المرهونة طبقاً للأحكام المنصوص عليها فى المادتين ٤٥ و ٤٧.

مادة ٤٣ – إذا انتقلت ملكية الطائرة المرهونة إلى شخص آخر غير الراهن وتم تسجيل ذلك قبل تسجيل محضر الحجز، فعلى الدائن الذى يباشر إجراءات حجز وبيع هذه الطائرة أن ينبيه على المالك الجديد تنبيهاً رسمياً بالوفاء بالدين وإلا وجب إيقاف الإجراءات بناء على طلب المالك المذكور.

مادة ٤٤ – يجوز لمن انتقلت إليه ملكية الطائرة المرهونة أن يطهر الطائرة من كل رهن تم قيده قبل تسجيل سند ملكيته، وله يستعمل هذا الحق فى خلال الخمسة عشر يوماً التالية التنبيه عليه رسمياً بالوفاء بالدين طبقاً للمادة

السابقة، كما يجوز له ذلك حتى قبل توجيه هذا التنبيه إليه أو البدء فى إجراءات الحجز والبيع.

مادة ٤٥ – إذا أراد المالك الجديد للطائرة المرهونة أن يطهرها، وجب عليه أن يعلن جميع الدائنين المقيدة حقوقهم على الطائرة فى مواطنهم المختارة المبينة فى القيد باستعداده للوفاء بديونهم فى حدود القدر الذى تقوم به الطائرة ويجب أن يشتمل هذا الإعلان على البيانات الآتية:

(١) ملخص لسند ملكيته يتضمن نوع التصرف وتاريخه وتاريخ ورقم تسجيله واسم المالك السابق والبيانات الخاصة بتسجيل الطائرة، وإذا كان التصرف بيعاً يذكر أيضاً الثمن وما عسى أن يكون قد تبقى منه فى ذمة المشترى.

(٢) المبلغ يقدره كقيمة للطائرة، فإذا كانت الطائرة قد حجز عليها وأودعت قائمة شروط للبيع وجب ألا تقل هذه القيمة عن الثمن الأساسى المحدد فى هذه الشروط، وإذا كان التصرف بيعاً وجب ألا تقل القيمة عن الباقى فى ذمة المشترى من الثمن.

(٣) قائمة بالحقوق التى تم قيدها على الطائرة قبل تسجيل المالك الجديد لسند ملكيته على أن تشمل هذه القائمة تاريخ هذه القيود ومقدار الحقوق وأسماء الدائنين.

كما يجب على المالك أن ينشر فـى ذات الوقـت ملخصاً لهذا الإعلان يشمل علـى الأخـص البيانـات الواردة فى البندين ١ و ٢ من الفقرة السابقة وذلك مرة على الأقل فى صحيفتين يوميتين تصدران فى القاهرة.

مادة ٤٦ – يجوز لكل دائن قيد حقه على الطائرة المطلوب تطويرها ولكل كفيل لحق مقيد عليها، ولكل صاحب حق ممتـاز عليها غير مقيد، أن يتخذ إجراءات بيع الطائرة جبـراً. ويجب على طالب البيع أن يعلن المالـك بـذلك خـلال الخمسة عشر يوماً التالية للإعلان المنصوص عليه فـى المادة السابقة.

ونتبع فى إجراءات البيع الجبرى، أحكام الفصـل الثانى من الباب الأول من هذا القانون، على أنه يشترط أن يزيد الثمن الأساسى المحدد للبيع بمقدار العشر على الأقل على القيمة التى حددها المالك طالب التطهير، كما يشترط أيضاً أن يودع طالب البيع خزانـة المحكمـة الواقع فى دائرتها المطار الذى توجد فيه الطائرة مبلغاً كافياً لتغطية مصروفات البيع بالمزاد مضافاً إليها مـا أنفقه المالك من مصروفات فى تسجيل سند ملكيته وفى إجراءات التطهير.

ولا يجوز أن يسترد طالب البيع ما استغرق مـن المبلغ المودع فى سداد المصروفات المشار إليه فـى

الفقرة السابقة إذا لم يرس المزاد بثمن يزيد بمقدار العشر على الأقل من القيمة التى حددها المالك طالب التطهير، فإذا رسا المزاد بهذا الثمن أو أكثر التزم الراسى عليه المزاد بهذه المصروفات جميعها.

مادة ٤٧ – إذا لم تتخذ إجراءات بيع الطائرة المرهونة طبقاً لحكام المادة السابقة فإن الطائرة تتطهر من كافة الرهون والحقوق المقيدة عليها والحقوق الممتازة غير المقيدة إذا قام المالك بإيداع المبلغ الذى قيمت به الطائرة خزانة المحكمة التى يقع فى دائرتها المطار الذى توجد به الطائرة وذلك خلال ثلاثين يوماً من تاريخ الإعلان المنصوص عليه فى المادة ٤٥ وإلا سقطت إجراءات التطهير.

مادة ٤٨ – ينقضى الرهن الرسمى على الطائرة بأحد الأسباب الآتية:

(١) انقضاء الدين المضمون بالرهن، ويعود معه إذا زال السبب الذى انقضى به الدين، دون إخلال بالحقوق التى كون الغير الحسن النية قد كسبها فى الفترة ما بين انقضاء الحق وعودته.

(٢) التطهير.

(٣) إيداع الثمن الذى رسا به المزاد فى حالة البيع الجبرى للطائرة أو دفعه إلى الدائنين الذين تسمح مراتبهم باستيفاء حقوقهم من هذا الثمن.

الفصل الثانى

فى الحقوق الممتازة على الطائرة

مادة ٤٩ – يكون للحقوق الآتية امتياز على الطائرة، وتستوفى من ثمنها وفقاً لترتيبها فى هذا الفصل:

(١) المصروفات التى أنفقت لمصلحة جميع الدائنين فى التنفيذ على الطائرة وبيعها وتوزيع ثمنها.

(٢) الديون المتعلقة بالمكافآت المستحقة عن إنقاذ الطائرة والمصاريف غير العادية اللازمة للمحافظة عليها.

(٣) التعويضات المستحقة عن الأضرار التى تلحقها الطائرة بالغير على سطح الأرض، سواء كان الضرر ناتجاً من الطائرة ذاتها أو من سقوط شخص أو شئ منها ما لم يكن مالك الطائرة أو مستغلها قد قام بالتأمين عن هذه الأضرار لصالح المضرورين تأميناً يغطى قيمة التعويضات المستحقة فى هذه الحالة أو نسبة عشرين فى المائة من قيمة الطائرة وهى جديدة أو أى القيمتين أقل.

(٤) الديون التى استحقت فى آخر رحلة كانت بها لا طائرة أو أوشكت على القيام بها قبل بيعها جبراً طبقاً لأحكام الفصل

الثاني من الباب الأول من هذا القانون وذلك نتيجة إصلاحها أو صيانتها أو استقبالها أو ترحيلها أو تزويدها بما يلزمها من وقود أو زيوت أو ما يلزم ركابها أو طاقمها من مواد غذائية أو استهلاكية.

وتحدد مرتبة امتياز كل من هذه الحقوق فيما بينها طبقاً لترتيب ورودها في الفقرة السابقة.

مادة ٥٠ – تتبع الحقوق المبينة في المادة السابقة الطائرة في أي يد كانت وتنتقل في حالة هلاكها إلى الحق الذي يترتب لمالكها عن هذا الهلاك كالتعويض ومبلغ التأمين وتتقدم الحقوق المشار إليها في البنود (١) و (٢) و (٣) من المادة السابقة على أي حق آخر على الطائرة مهما كان تاريخ قيده.

مادة ٥١ – يكون ترتيب الحقوق المنصوص عليها في البند (٢) من المادة ٤٩ فيما بينهما بحيث تقدم بعضها على بعض على عكس الترتيب التاريخي للحوادث التي كانت سبباً في نشأتها.

مادة ٥٢ – يقتصر حق الامتياز المقرر للتعويضات المنصوص عليها في البند (٣) من المادة ٤٩ على عشرين في المائة من ثمن الطائرة المثقلة بهذا الامتياز. فإذا زادت التعويضات المذكورة على هذه النسبة تكون الزيادة ديناً عادياً.

مادة ٥٣ – يكون لما يستحق لبائع الطائرة من الثمن وملحقاته امتياز على الطائرة المبيعة ويجب أن يقيد هذا الامتياز طبقاً لأوضاع وإجراءات قيد الرهن الرسمي وتكون مرتبة هذا الامتياز من وقت القيد.

مادة ٥٤ – تسرى على حقوق الامتياز على الطائرة فيما لم يرد فيه نص خاص في هذا الفصل أحكام الرهن الرسمى الواردة فى الفصل الأول من هذا الباب وذلك بالقدر الذى لا تتعارض فيه مع طبيعة هذه الحقوق.

مادة ٥٥ – تنقضى الحقوق الممتازة للأسباب ذاتها التى ينقضى بها حق الرهن الرسمى، ومع ذلك فإن الحقوق الممتازة المنصوص عليها فى البنود (٢)، (٣)، (٤) من المادة ٤٩ تنقضى بمضى ثلاثة أشهر إذا لم يتم قيدها، وتبدأ هذه المدة من تاريخ الحادث الذى كان سبباً فى نشأة الحقوق المنصوص عليها فى البند رقم (٣)، أو من تاريخ اكتمال الأعمال التى كانت سبباً لنشأة الحقوق الواردة فى البندين رقمى (٢)، (٣).

وتنقطع المدة المذكورة بإجراءات الحجز والبيع وإجراءات التطهير كما تنقطع أيضاً بالاتفاق بين ذوى الشأن على تحديد مبلغ الدين إنفاذ ثابت التاريخ أو برفع دعوى المطالبة به أمام القضاء.

الباب الثالث

أحكام عامة وأحكام ختامية

مادة ٥٦ – لا تسرى أحكام هذا القانون على الطائرات المخصصة للأغراض العسكرية، ويقصد بالطائرة فى تطبيق أحكام هذا القانون كل آلة أو جهاز يرتفع ويسير فى الهواء بقوة آلية محركة اعتماداً على رد فعل الهواء.

مادة ٥٧ – مع عدم الإخلال بالأحكام الواردة فى هذا القانون تعتبر الطائرة مالاً منقولاً ومع ذلك، فإن التصرفات والوقائع التى ترتب إنشاء أو نقل أو انقضاء حق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى على الطائرة لا تكون حجة على الغير إلا إذا أشهرت بطريق التسجيل أو القيد بحسب الأحوال فى السجلات المشار إليها فى المادة ٥٩.

مادة ٥٨ – فيما عدا أحوال البيع الجبرى لا يجوز نقل تسجيل الطائرة إلى دولة أخرى قبل تسوية الحقوق المسجلة أو المقيدة عليها أو قضاه.

مادة ٥٩ – تحدد بقرار من رئيس الجمهورية الجهة الإدارية المختصة بتسجيل الطائرات.

وتنظم بقرار من الوزير المختص كيفية تسجيل الطائرات فى السجلات التى تعد لذلك فى الجهة الإدارية المشار إليها فى الفقرة السابقة، ويبين ذلك القرار قواعد

وإجراءات شهر ما يرد على الطائرة من حقوق أو تصرفات أو إجراءات أو أحكام وذلك عن طريق التسجيل أو القيد أو التأشير فى السجلات المذكورة. كما يحدد هذا القرار قواعد وإجراءات توقيع المحررات الخاصة بالتصرفات التى ترد على الطائرات، وكيفية التصديق على التوقيعات فيها، والنماذج أو الشهادات التى تعطى بناء على طلب ذوى الشأن من واقع البيانات التى تتضمنها هذه السجلات.

مادة ٦٠ – للجهة الإدارية المختصة التى يصدر بتحديدها قرار من رئيس الجمهورية الحق فى حبس الطائرة ضماناً لاستيفاء الرسوم المستحقة عليها، والغرامات الموقعة بسبب مخالفتها لقواعد وأنظمة الملاحة الجوية، ولهذه الجهة أيضاً الحق فى حبس الطائرة ضماناً لمصاريف إزالة هذا الحطام.

كما يكون لهذه الجهة حق بيع الحطام إدارياً بالمزاد والحصول على مصاريف الإزالة من الثمن. على أنه إذا كانت الطائرة مسجلة فى مصر، وجب إخطار الدائنين المقيدة حقوقهم على الطائرات، وذلك فى مواطنهم المختارة المبينة بالقيد، ويتم الإخطار بكتاب موصى عليه مصحوب بعلم الوصول قبل ميعاد البيع بثلاثين يوماً على الأقل.

مادة ٦١ – تستحق الرسوم المبينة فيما يأتى على تسجيل الطائرات وكذا على إجراء أى تسجيل أو قيد أو تأشير أو محو مما نص عليه القانون:

(١) نصف فى الألف من قيمة الطائرة وقت التسجيل، وذلك عن تسجيل الطائرة لأول مرة فى سجل الطائرات.

(٢) نصف فى الألف من قيمة الطائرة وقت التسجيل وذلك عن تسجيل التصرفات والوقائع والأحكام المنشئة أو الناقلة ملكية، فإذا كان التصرف أو الواقعة أو الحكم المطلوب تسجيله يقتصر على حصة من الطائرة، حصل الرسم على أساس نصف فى الألف من قيمة تلك الحصة وقت التسجيل.

(٣) ربع فى الألف من مبلغ المضمون بالرهن. وذلك عن قيد الرهن. فإذا لم يكن الدين معين المقدار. حصل الرسم على أساس ربع فى الألف من قيمة الطائرة المرهونة وقت القيد.

(٤) ربع فى الألف من قيمة الحق وقت القيد، وذلك من قيد الامتياز.

(٥) عشر فى الألف من قيمة الدين المتخالص عنه. وذلك عن محو قيد الرهن أو الامتياز.

مادة ٦٢ - تحصل الرسوم الآتية عن الوقائع المبينة قرين كل منها:

(١) عشرة جنيهات عن تسجيل محضر الحجز على الطائرة.

(٢) جنيهات عن كل تأشير على محضر الحجز.

(٣) جنيه واحد عن كل صحيفة. أى مستخرجة من التسجيلات والقيود والتأشيرات الواردة في سجل الطائرة، يضاف إليه عشرون قرشاً عن كل سنة إذا كان المستخرج شاملاً لأكثر من سنة واحدة.

(٤) جنيهات عن كل شهادة بتسجيل الطائرة أو تسجيل أى محرر أو واقعة بسجلها أو قيد رهن أو امتياز عليها.

مادة ٦٣ - يفرض رسم ثابت على توثيق المحررات الخاصة بالتصرفات التى ترد على الطائرات والتصديق على التوقيعات فيها، وذلك على النحو الآتى:

(١) جنيهان عن كل صحيفة من كل محرر مطلوب توثيقه.

(٢) جنيه واحد عن لك صحيفة من أى مستخرج من محرر تم توثيقه.

(٣) جنيه واحد عن التصديق على كل إمضاء أو ختم.

مادة ٦٤ - فى تطبيق أحكام المادتين ٦٣ و ٦٤ يكون الحد الأقصى لعدد الأسطر فى كل صحيفة ٢٥ سطراً، والحد الأقصى لعدد الكلمات فى السطر الواحد ١٢ كلمة.

مادة ٦٥ – تعفى مؤسسة مصر للطيران من أداء الرسوم المنصوص عليها في المواد ٦١ و ٦٢ و ٦٣.

كما يجوز تخفيض هذه الرسوم كلها أو بعضها أو الإعفاء منها وذلك في الحالات التي يصدر بتحديدها قرار من وزير الطيران المدني.

مادة ٦٦ – ينشر هذا القانون في الجريدة الرسمية، ويعمل به من تاريخ نشره.

يبصم هذا القانون بخاتم الدولة، وينفذ كقانون من قوانينها،
صدر برياسة الجمهورية في ٢٢ ربيع الأول سنة ١٣٩٦هـ (٢٣ مارس سنة ١٩٧٦).

الفهرس

Yehia Computer ☎: ٣٥٠٤٧١٤ - ▯: ٠١٢٥٣٤٢٢٠٦

رقم الإيداع
٢٠٠٧/٤٤٣٣